

FÜR

POST UND TELEGRAPHIE.

BEIHEFT ZUM AMTSBLATT

DES REICHS-POSTAMTS.

HERAUSGEGEBEN IM AUFTRAGE DES REICHS-POSTAMTS.

No. 7. BERLIN, APRIL. **1886.**

I. AKTENSTÜCKE UND AUFSÄTZE.

23. Eilbriefbestellung in den Vereinigten Staaten von Amerika.

Noch vor etwa 25 Jahren bestand in den Vereinigten Staaten von Amerika ein Briefbestelldienst überhaupt nicht. Die mit den Posten angekommenen Briefe mufsten vom Postamt abgeholt werden. Erst im Jahre 1863 ging die Postverwaltung der Vereinigten Staaten dazu über, in den gröfsten Orten der Union einen Briefbestelldienst einzurichten, mit dem zugleich ein Stadtpostdienst verbunden wurde. Im Jahre 1864 belief sich die Zahl der amerikanischen Städte, welche mit dem neuen Dienst ausgestattet waren, bereits auf 45; dieselbe hob sich allmählich auf 52 im Jahre 1870, auf 87 im Jahre 1873, auf 104 im Jahre 1879, auf 112 im Jahre 1881 und beträgt jetzt 178. Der Ausdehnung des Dienstes auf noch weitere Orte ist zunächst eine Schranke gesetzt, da die Einführung des Ortsbestelldienstes nach dem bestehenden Gesetze nur in Städten mit mindestens 10 000 Einwohnern oder mit einer jährlichen Portoeinnahme von wenigstens 10 000 Dollars gestattet ist. Die Bestellung der von weiterher eingehenden Briefsendungen jeder Art erfolgt in den erwähnten Orten gebührenfrei, das Porto für Ortsbriefe ist auf 2 Cents für jede Unze festgesetzt. Der Bestell- und Stadtpostdienst hat einen ganz beträchtlichen Umfang angenom-

men; im Jahre 1884 wurden von den Briefträgern insgesammt 1 050 Millionen Sendungen abgetragen.

Die Zahl der Bestellgänge in den einzelnen Städten ist verschieden und richtet sich nach dem Umfang und der Wichtigkeit des Verkehrs; in den gröfseren Städten liegt jedoch in der Regel ein Zeitraum von je 2 bis 3 Stunden zwischen den verschiedenen Bestellgängen, in den kleineren Städten erfolgt die Bestellung noch seltener. Es wurde seit längerer Zeit als ein grofser Uebelstand empfunden, dafs Ortsbriefe von der Auflieferung durch die Stadtbriefkasten bis zur Aushändiguug an die Empfänger bis zu 6 Stunden und die von weiterher eingegangenen Sendungen ebenfalls häufig mehrere Stunden nach der Ankunft bis zur Bestellung auf dem Postamt lagerten. Um diesem Uebelstande abzuhelfen, beantragte die Postverwaltung beim Congrefs den Erlafs eines Gesetzes, durch welches sie ermächtigt wurde, mit der Einrichtung eines Eilbriefbestelldienstes vorzugehen. Die Schritte der Postverwaltung waren von Erfolg; am 3. März 1885 wurde die Akte wegen Schaffung eines Eilbriefbestelldienstes in den Vereinigten Staaten veröffentlicht. Die Postverwaltung ging unverzüglich mit den Vorbereitungen für den neuen Dienst vor, und seit dem 1. October 1885 besteht derselbe in 555 Orten der Vereinigten Staaten.

Im Anschlufs an die kurze Mittheilung in Nummer 21 des vorigen Jahrgangs des Archiv f. P. u. T. bringen wir nachstehende ausführlichere Angaben über die Einrichtung des neuen Dienstes. Nach dem Wortlaut des Gesetzes soll der Eilbriefbestelldienst zunächst nur in Orten ins Leben treten, in denen bereits ein gewöhnlicher Briefbestelldienst besteht, oder deren Einwohnerzahl mindestens 4 000 beträgt. Es können sowohl Briefe von weiterher als auch Ortsbriefe, und zwar gewöhnliche wie eingeschriebene, durch Eilboten abgetragen werden; die Briefe müssen neben den gewöhnlichen Postfreimarken, welche zur Frankirung nöthig sind, noch mit einer besonderen Eilbriefmarke, deren Werth 10 Cents (= $42^1/_2$ Pf.) beträgt, beklebt sein. Der Eilbestellbezirk fällt in den Orten, welche die gewöhnliche Briefbestelleinrichtung haben, mit dem Ortsbestellbezirk zusammen, in den übrigen Orten findet dagegen die Eilbestellung nur im Umkreis des Postamts innerhalb einer englischen Meile statt. Briefe, welche nur die Eilbriefmarke tragen, im Uebrigen aber unfrankirt sind, ferner Briefe, auf denen das Eilbestellgeld nicht in einer Eilbriefmarke, sondern in gewöhnlichen Postfreimarken verrechnet ist, sowie Briefe, welche eine Eilbriefmarke tragen, aber nach Orten ohne Eilbestelleinrichtung oder nach einer aufserhalb des Eilbestellbezirks einer Postanstalt belegenen Wohnung gerichtet sind, bleiben von der Eilbestellung und, soweit sie sonst unfrankirt sind, auch von der Beförderung ausgeschlossen; eintretendenfalls erfolgt die Bestellung derartiger Briefe auf dem gewöhnlichen Wege.

Die Eilbriefmarke ist von blauer Farbe, in Stahlstich hergestellt und von länglicher Form in der Gröfse von $^{13}/_{16}$ zu $1^7/_{16}$ engl. Zoll. Auf der linken Seite der Markenfläche befindet sich das Bild eines laufenden Eilboten, über dem die Worte »*United States*« schweben. Rechts ist auf einem mit Lorbeer und Eichenlaub umkränzten Schild die Inschrift »*Secures immediate delivery at a special-delivery office*« angebracht, darüber befinden sich die Worte »*Special Postal Delivery*« und darunter die durch ein Schildchen mit der Zahl »10« getrennten Worte »*Ten cents*«. Diese Marken stehen bei jedem Postamt der Vereinigten Staaten zum Verkauf; selbstverständlich können auch bei jedem Postamt Eilbriefe nach Orten mit Eilbestellung aufgeliefert werden.

Die Bestellung erfolgt unmittelbar nach dem Eintreffen der Briefe auf dem Postamt bz. nach erfolgter Auflieferung

zur Post, und zwar in der Zeit von 7 Uhr Morgens bis Mitternacht. An den Sonn- und Festtagen ruht nur die Eilbestellung der Ortsbriefe. Für Ausführung der Eilbestellung sind überall besondere Boten angenommen; die Abtragung durch die gewöhnlichen Bestellkräfte darf nur in dem Falle erfolgen, wenn keinerlei Verzögerung in der Bestellung eintritt. Die Postmeister haben dafür Sorge zu tragen, dafs stets genügende Kräfte für die Eilbestellung zur Verfügung stehen; in der Regel braucht bei kleineren Postanstalten nur ein Bote während des ganzen Tages zur Eilbestellung bereit zu sein, während zu Zeiten des lebhafteren Verkehrs, namentlich also nach Ankunft der Posten, die vorübergehende Einstellung besonderer Hülfskräfte erfolgen darf. Die Besoldung der Eilboten kann entweder nach der Zahl der bestellten Sendungen stückweise oder, bei Postämtern mit regem Eilverkehr, stunden- oder auch monatsweise erfolgen. Dabei sollen für jeden Eilbrief höchstens 80 pCt. der Eiltaxe, also nicht mehr als 8 Cents, gezahlt werden; die sich für den Monat ergebende Gesammtvergütung darf jedoch 30 Dollars nicht überschreiten. Die letztere Grenze ist auch für die etwa monatsweise stattfindende Besoldung der Eilboten festgesetzt. Erfolgt die Bezahlung stundenweise, so soll, bei einer täglichen Durchschnittsdienstzeit von 8 Stunden, die Vergütung 12 1/3 Cents für die Stunde nicht übersteigen. Sind bei einem Postamt mehrere Eilboten dauernd beschäftigt, so sollen dieselben nicht jeden Tag während der gleichen Dienststunden thätig sein, vielmehr regelmäfsig mit dem Bestelldienst unter einander wechseln, dergestalt, dafs sich sowohl die Leistungen als auch die Bezüge der einzelnen Boten thunlichst gleichmäfsig gestalten.

Als Eilboten sollen nur ehrbare, gewandte und fleifsige Burschen, die mindestens 13 Jahre alt sein müssen, Verwendung finden. Bei ihrer Annahme zum Eilbestelldienst werden die Leute vereidigt; eine Uniform sollen dieselben vorläufig nicht erhalten, wohl aber haben die Postamtsvorsteher darauf zu achten, dafs die Boten im Dienst stets anständig und reinlich gekleidet erscheinen. Auch darauf ist besonderer Werth zu legen, dafs sich die Eilboten auf ihren Bestellgängen nicht unnöthigerweise aufhalten, sowie dafs sie sich stets ordentlich und anständig benehmen. Leute, welche diesen Anforderungen nicht entsprechen, dürfen im Eilbotendienst keine Verwendung finden.

Was die posttechnische Behandlung der Eilbriefe betrifft, so sind folgende Bestimmungen getroffen worden. Die Eilbriefmarke wird von der Aufgabepostanstalt in derselben Weise wie die gewöhnlichen, auf Postsendungen befindlichen Freimarken entwerthet. Am Bestimmungsort müssen sämmtliche eingegangenen Briefsäcke für den Ort thunlichst gleichzeitig geöffnet und die Eilbriefe von den übrigen Briefschaften geschieden werden. Die Eilbriefe werden mit dem Ankunftsstempel bedruckt und nach Stückzahl, Aufschrift u. s. w. in ein Bestellungs- und in ein Merkbuch eingetragen. Dem Eilboten wird sodann mit den Eilbriefen das Bestellungsbuch mitgegeben; in letzterem haben die Empfänger der Eilbriefe den Empfang zu bescheinigen. Diese Bescheinigung ist unabhängig von der für eingeschriebene Eilbriefe zu ertheilenden Quittung abzugeben. Die Aushändigung .der Eilbriefe hat, in Abwesenheit des Empfängers, an einen Familienangehörigen oder an einen Haus- oder Geschäftsbeamten desselben zu erfolgen. Bei der Rückkehr des Eilboten zum Postamt hat der Bote das Bestellungsbuch zurückzuliefern, nachdem er die Stunde der Aushändigung der Sendung oder, bei unbestellbaren oder verzögert bestellten Eilbriefen, den Grund der Unbestellbarkeit bz. der Verzögerung in dasselbe eingetragen hat. In das Merkbuch ist sodann dieser Vermerk, wie auch der Name des Eilboten zu übertragen. Das Merkbuch bildet zugleich

die Grundlage für die Abrechnung mit dem Eilboten über den Eilbotenlohn bz. die Besoldung des Boten. Die Postanstalten haben der vierteljährlichen Abrechnung mit der Verwaltung einen summarischen, mit der Quittung des Eilboten versehenen Auszug aus dem Merkbuch beizufügen.

Wird einem Briefträger auf seinem Bestellgange vom Absender ein Eilbrief für den Ort übergeben, so darf er den Eilbrief unter keinen Umständen einem ihm etwa unterwegs begegnenden Eilboten zur Bestellung überweisen, vielmehr hat er den Brief, selbst wenn dieser dadurch eine Verzögerung in der Bestellung erleidet, stets zuvor zum Postamt zu bringen und dort aufzuliefern. —

So segensreich der neue Eilbestelldienst jetzt schon wirken mag, so unterliegt es doch keinem Zweifel, dafs demselben gar mancherlei Mängel anhaften, die einer Beseitigung dringend bedürfen. Diese Thatsache ist auch schon von der Postverwaltung der Vereinigten Staaten selbst anerkannt und zum Ausdruck gebracht worden, denn der vom General-Postmeister der Vereinigten Staaten für das mit dem 30. Juni 1885 abgelaufene Rechnungsjahr veröffentlichte Verwaltungsbericht enthält bereits Vorschläge zur Abhülfe, obschon bei Abschlufs dieses Berichts der Dienst erst sehr kurze Zeit in Kraft bestand. Zunächst hebt der Bericht hervor, dafs die Beschränkung des Dienstes auf die Orte mit mindestens 4 000 Einwohnern nachtheilig auf die Entwickelung des Dienstes einwirke. Der Absender eines nach einem kleineren Orte gerichteten Briefes mufs sich erst durch Nachschlagen des Ortsverzeichnisses vergewissern, ob der Bestimmungsort einen Eilbestelldienst besitzt, will er nicht Gefahr laufen, die Eilbestellmarke nutzlos verwendet zu haben. Diese Umständlichkeit hält viele Absender von der Benutzung des Eilbestelldienstes ab. Thatsächlich war denn auch die Zahl der im Monat October 1885, dem ersten Monat des Bestehens des neuen Dienstes, bei den kleineren Postanstalten eingelaufenen Eilbriefe eine aufserordentlich geringe. Der erwähnte Bericht enthält daher den Vorschlag, den Eilbestelldienst entweder auf sämmtliche Postanstalten auszudehnen oder auf die bekannteren grofsen Orte mit Stadtpostdienst, welche dem Publikum bereits als solche allgemein bekannt sind, zu beschränken.

Im Weiteren bezeichnet es der Bericht als einen Uebelstand, dafs bei den kleineren Postanstalten mit geringem Verkehr, bei denen die letzte Post von aufserhalb Abends verhältnifsmäfsig früh eintrifft, der Eilbestelldienst bis Mitternacht ausgedehnt ist. Obgleich dort in den späten Abendstunden nur äufserst selten ein Eilbrief zur Auflieferung gelangt, müssen doch sowohl der Beamte wie auch der Eilbote bis Mitternacht in den Postdiensträumen anwesend sein. Diese verlängerte Dienstzeit erfordert von der Postverwaltung erhebliche Mehrausgaben, die mit den Einnahmen, wie auch mit dem Nutzen der Mafsregel nicht im Einklang stehen. Der Bericht schlägt daher die Einschränkung der Eilbestellung an kleineren Orten auf eine frühere Schlufszeit des Dienstes vor.

Endlich tritt der Bericht für die Ausdehnung der Eilbestellung, welche, wie bereits angeführt, zur Zeit nur für Briefe zulässig ist, auf alle Briefsendungen ein. Es ist augenscheinlich, dafs eine derartige Erweiterung des Eildienstes, die übrigens beim Congrefs kaum auf Schwierigkeiten stofsen dürfte, für die Allgemeinheit von Bedeutung und erheblichem Nutzen sein wird.

Welchen Umfang der neue Dienst annehmen wird, läfst sich nach den bisherigen Erfahrungen kaum annähernd abschätzen. Bis jetzt liegen nur die Ergebnisse des Eilbestelldienstes während des ersten Monats seines Bestehens vor. Insgesammt wurden im October 1885 140 820 Eilbriefe abgetragen. Davon waren 98 906 Stück oder 70,2 pCt. mit den Posten von weiterher

eingegangen, und 41 914 Stück oder 29,8 pCt. waren Stadtbriefe. Die überwiegende Zahl der Eilbriefe, nämlich 129 812 Stück oder 92,1 pCt., entfiel auf die gröfseren Orte mit mehr als 10 000 Einwohnern, welche bisher schon einen gewöhnlichen Stadtpostdienst besafsen; der Rest von 11 008 Stück oder 7,9 pCt. entfiel auf die 377 Orte, deren Einwohnerzahl zwischen 4 000 und 10 000 beträgt. Die Zahl der im Eilbestelldienst verwendeten Personen belief sich auf 1 731, denen Vergütungen in Höhe von 11 253,68 Dollars (d. i. 6,50 Dollars für den Mann und den Monat) gezahlt wurden. Da sich die Einnahmen für die 129 812 Eilbriefe auf 12 981,20 Dollars stellten, so bezifferte sich der Gewinn der Postverwaltung für den genannten Monat auf etwas mehr als 1 700 Dollars.

---

24. Die italienischen Strafsenbahnen.

Von Herrn Ober-Postdirectionssecretair Sieblist in Berlin.

Die meisten italienischen Strafsenbahnen sind keineswegs das, was man in Deutschland, Frankreich und England unter dem Namen »Strafsenbahnen« zu verstehen pflegt, d. i. Bahnen mit Pferde- und vereinzelt auch Dampfbetrieb zur Vermittelung des Personenverkehrs im Innern der Grofsstädte; dieselben führen vielmehr von den Grofsstädten aus auf bedeutende Entfernungen hinaus in das umliegende Land und setzen weitabgelegene Ortschaften mit den Städten in unmittelbare Verbindung. Sie nähern sich in ihrem Zweck sonach den deutschen Nebenbahnen. Auch in Italien hatte man anfänglich versucht, für den Klein- und Nahverkehr Nebenbahnen anzulegen. Da diese aber im Allgemeinen ebenso solide und sorgfältig gebaut und unterhalten werden müssen wie die Hauptbahnen und daher im Bau wie im Betriebe recht kostspielig sind, so vermochten sie sich, wie in Frankreich, auch in Italien nicht einzubürgern. Man ging daher dazu über, Eisenbahnen von einer leichteren und billigeren Bauart mit wesentlich vereinfachtem Betriebe, die sogenannten ökonomischen Bahnen anzulegen. Dieselben unterscheiden sich von unseren Nebenbahnen besonders dadurch, dafs sie einen einfacheren Unterbau und eine geringere Spurweite haben, und dafs die Locomotiven und Wagen kleiner und leichter gebaut sind. In Frankreich und Belgien nahmen diese Bahnen einen bemerkenswerthen Aufschwung. Auch in Italien wurden mehrere Bahnen dieser Art *(ferrovie economiche)* angelegt, die ganz zufriedenstellende Ergebnisse aufwiesen. Dennoch vermochten sie in diesem Lande nicht festen Fufs zu fassen, theils weil die Bevölkerung der Neuerung abgeneigt war, theils aber auch weil die Unterstützung und Ermuthigung seitens der Regierung fehlte. Eine der bekanntesten ökonomischen Bahnen Italiens ist diejenige zwischen Turin und Rivoli, die noch heute in recht guter Beschaffenheit ist und befriedigende Einnahmen liefert.

Inzwischen steigerte sich das Bedürfnifs, den Verkehr zwischen den Grofsstädten und deren Umgebung zu erleichtern, immer mehr; da versuchte man endlich, die Pferdebahnen, welche in einigen Grofsstädten eingerichtet waren und sich für den Personenverkehr sehr vortheilhaft gezeigt hatten, nach auswärts auszudehnen. Der Versuch fiel zur Zufriedenheit aus. Die Linien erstreckten sich anfangs zwar nur auf kurze Entfernungen und gingen über 2 bis 3 km Länge nicht hinaus. Dabei konnte nur je ein

Wagen befördert werden, der im günstigsten Falle 50 Personen faſste. Die Beförderung von Gütern und selbst von Handgepäck war aus Mangel an Platz ausgeschlossen. Bald machte sich das Bedürfniſs nach längeren Linien, nach noch schnellerer und bequemerer Beförderung und nach Zulassung der Mitnahme kleinen Gepäcks dringend fühlbar. Man verfiel daher darauf, die bisher benutzte Pferdezugkraft, mit welcher sich das Gewünschte nicht erreichen lieſs, durch den Dampf zu ersetzen und statt eines einzigen Wagens einen ganzen Zug abzulassen. Zunächst hegte man zwar ernstliche Besorgnisse wegen der Gefahren, welche möglicherweise aus dem Dampfbetrieb für die Anwohner und die Benutzer der Straſsen entstehen könnten. Nachdem sich jedoch gezeigt hatte, daſs gut gebaute Locomotiven, welche mit Coaks geheizt werden, weder durch Funkenflug, Dampf, Rauch oder Wasserablaſs, noch durch übermäſsigen Lärm den Straſsenverkehr in unliebsamer Weise belästigen, daſs beim Fahren durch die Ortschaften die Züge schneller aufgehalten werden können, als dies bei schnellfahrenden Wagen möglich ist, und daſs die sonstigen Störungen, welche durch das Vorüberfahren eines aus nur wenigen Wagen bestehenden Zuges für den Verkehr erwachsen, nicht gröſser sind, als wenn mehrere einzelne Wagen hinter einander fahren: schwanden jene Besorgnisse bald dahin. Die Dampfstraſsenbahnen gewannen sofort nach ihrem erstmaligen Auftreten für den Nahverkehr ein ganz entschiedenes Uebergewicht über alle übrigen Arten von Eisenbahnanlagen, und zwar vor Allem dadurch, daſs sie sich weit billiger als alle anderen herstellen und den örtlichen Bedürfnissen in vollständiger Weise anschmiegen lieſsen.

Das Straſsenbahnwesen nahm in Italien einen überraschend schnellen Aufschwung. Die erste Straſsenbahn mit Pferdebetrieb wurde auf italienischem Boden im Jahre 1872 in Turin auf der Linie Piazza Castello—Barriera di Nizza eröffnet. Im Jahre 1877 verwendete man zum ersten Male Dampfwagen. Im April 1880 befanden sich in Italien schon 586 km Straſsenbahnen im Betrieb, 245 km waren im Bau begriffen, und für weitere 1 612 km war bereits die staatliche Genehmigung ertheilt. Ende April 1881 betrug die Gesammtlänge der im Betrieb befindlichen Straſsenbahnen Italiens 1 016 km, davon 903 km mit Dampfbetrieb; etwa 160 km befanden sich noch im Bau, und über 1 200 km, fast sämmtlich für Dampfbetrieb bestimmt, waren noch zum Bau genehmigt. Am 1. Januar 1884 waren bereits 1 585,27 km Straſsenbahnen in Betrieb, und zwar in der Provinz

Alessandria . . .	155,37	km,
Bari	65,00	-
Bergamo	36,38	-
Brescia	107,75	-
Como	30,27	-
Cremona	40,56	-
Cuneo	102,83	-
Florenz	59,44	-
Forli	40,00	-
Mantua	41,74	-
Mailand	297,48	-
Novara	150,90	-
Neapel	43,64	-
Pavia	42,15	-
Piacenza	63,80	-
Rom	53,00	-
Turin	163,49	-
Verona	52,38	-
Vicenza	39,00	- .

Davon waren hergestellt auf Staats-Landstraſsen 72,61 km, auf Provinzial-Landstraſsen 1 212,32 km, auf Gemeinde-Landstraſsen 204,30 km und auf besonderer Bahnlinie 96,04 km.

Wie aus der obigen Uebersicht hervorgeht, hat das Straſsenbahnwesen seine ausgedehnteste Entwickelung in der Provinz Mailand erfahren, die mit einem Gesammtflächeninhalt von kaum 3 000 qkm und einer Bevölkerung von etwa 1 150 000 Einwohnern Anfang 1884 bereits ein Netz von rund 300 km Straſsenbahnen besaſs; von

den letzteren wurden nur zwei kurze Strecken (15,617 km) mit Pferden betrieben.

Die Strafsenbahnen vermitteln jetzt sowohl den Personen- als auch den Güter- und den Postverkehr. Die Personenbeförderung bildet zwar die wichtigste, auf manchen Strafsenbahnen sogar die einzige Einnahmequelle; auf verschiedenen Linien hat sich indessen auch ein sehr lebhafter Frachtverkehr entwickelt, der den parallel laufenden Hauptbahnen vielfach erheblichen Abbruch thut.

Sämmtliche Strafsenbahnen Italiens sind im Besitz von Privatunternehmern oder Aktiengesellschaften, welchen durch die Provinzialbehörden die Genehmigung zur Anlegung und zum Betriebe auf eine bestimmte Reihe von Jahren (in der Regel auf 50, vereinzelt auch auf 60 Jahre) ertheilt worden ist. Vielfach wird die Anlage von Strafsenbahnen durch die an ihren Linien belegenen Gemeinden theils durch niedrige Bemessung der Beiträge zur Unterhaltung der Gemeinde-Landstrafsen, auf denen die Bahn entlangführt, theils durch jährliche baare Zuschüsse oder durch einmalige, zuweilen recht bedeutende Unterstützungen aus der Gemeindekasse begünstigt. Man hat eben längst in den betheiligten Kreisen die günstige Einwirkung der Strafsenbahnen auf die Hebung des Verkehrs und die Förderung des Wohlstandes der von solchen Bahnen berührten Orte erkannt.

Im Allgemeinen werden die Strafsenbahnen auf den bestehenden Landstrafsen angelegt, dergestalt, dafs die Mitte der Strafsen für den gewöhnlichen Wagenverkehr, die eine Seite als Fufssteig für den Fufsgängerverkehr, die andere Seite für die Strafsenbahn benutzt wird. Um Störungen des Verkehrs und Unfälle thunlichst fern zu halten, wird die Geleislage der Strafsenbahn durch Prell- oder Randsteine von dem eigentlichen Fahrdamme getrennt. Zur Beaufsichtigung der Bahnstrecken, sowie zur Warnung des Publikums beim Herannahen der Züge sind zahlreiche Bahnwärter angestellt. Ein besonderer Unterbau für die Schienenlage wird auf den Landstrafsen in der Regel nicht ausgeführt. Die gewöhnliche Fahrstrafse wird nur an solchen Stellen, wo sie eine starke Steigung zeigt, von der Bahnlinie verlassen, um das Hindernifs in einer Bogenlinie zu überwinden. Auf solchen Strecken bedarf es natürlich fast ausnahmslos der Legung eines besonderen Unterbaues.

Die Strafsenbahnlinien dürfen für gewöhnlich eine gröfsere Steigung als 40 auf 1000 nicht erhalten, indessen findet man vereinzelt doch Steigungen bis zu 50 auf 1000, auf kurzen Strecken sogar bis zu 70 auf 1000. Auch Biegungen der Landstrafse können die Strafsenbahn zu einem Verlassen derselben nöthigen, da die Halbmesser der Strafsenbahnkurven im Allgemeinen nicht unter 50 m herabgehen dürfen. Aber auch in dieser Beziehung bestehen Ausnahmen; an einzelnen Stellen befinden sich Kurven mit einer Halbmesserlänge von nur 40 m, und hie und da in den Strafsen der Ortschaften geht die Halbmesserlänge der Kurven bis auf 22 m, in einem Falle sogar bis auf 15,5 m herab.

Die Anzahl der Stationen mit besonderem Stationsgebäude ist sehr gering, in der Regel befinden sich solche nur an den Anfangs- und Endpunkten der Hauptlinien. Die Gröfse der Stationsgebäude, die in ihrem Stil und in ihrer sonstigen Bauart sehr einfach gehalten sind, richtet sich nach der Stärke des Verkehrs und nach dem Umfange des Wagenparks. Dagegen ist die Zahl der Haltestellen eine sehr grofse. Dieselben sind zumeist kaum über 1 km von einander entfernt, da sich solche in jeder von der Bahn berührten Ortschaft, sowie auch an vielen Stellen der freien Landstrafse befinden, wo Wege nach abseits gelegenen Orten abzweigen. Die Haltestellen sind zumeist nur durch ein Schild, welches an einem Pfahl befestigt ist, kenntlich gemacht; an solchen Orten jedoch, wo

ein besonders reger Personenverkehr besteht, sind Wartehallen (*sale d'aspetto* oder *chàlets* genannt) errichtet.

Die Linien sind sämmtlich eingeleisig, nur an den Endpunkten und an den Stellen, wo sich die Züge ausweichen, sind Nebengeleise gelegt. Die Spurweite beträgt bei den meisten Linien 1,445 m, bei einigen wenigen aber nur 1,10, 1,00 und 0,75 m. Drehscheiben bestehen nirgends, die Wagen und Locomotiven sind so eingerichtet, dafs sie vor- wie rückwärts-fahrend verwendet werden können.

Für den Dampfbetrieb sind zweiaxige gekuppelte Tendermaschinen eingestellt, welche mit einem Dache versehen sind, in dessen doppelten Blechwänden zuweilen Speisewasser mitgeführt wird. Die Dampfwagen rühren zum Theil aus der Schweiz und aus Belgien, vielfach aber auch aus Deutschland (aus den Fabriken von Kraufs in München und von Henschel und Sohn in Cassel) her. Die Maschinen arbeiten mit 10 bis 12 Atmosphären Ueberdruck; ihr Gewicht beträgt 7,6 bis 11, ausnahmsweise bis 14 Tonnen, ihr Radstand 1,5 bis 1,6 m, der Durchmesser der Räder 0,6 bis 0,9 m. Am meisten verbreitet sind Kraufs'sche Maschinen von 30 Pferdekräften, mit 12 Atmosphären Ueberdruck, einem Raddurchmesser von 0,63 m und einem Gewicht von 8,6 Tonnen. Bemerkenswerth ist die rasche Wirkung der Bremsen. Ein aus 2 bis 3 Wagen bestehender Zug kann bei mittlerem Gefälle mit der Maschinenbremse schon auf 3 bis 4 m zum Stillstand gebracht werden.

Die Züge sind meistens nur aus 4 Wagen zusammengesetzt und sollen die Länge von 34 m nicht übersteigen; auf einzelnen Strecken jedoch, wo die Strafse völlig eben ist, sind ausnahmsweise Züge bis zu 8 Wagen zugelassen. In der Regel bestehen die Züge aus 3 Personenwagen und 1 Güterwagen. Vereinzelt kommen indessen auch gemischte Wagen vor, deren mittlerer Theil für Güter, deren vordere und hintere Abtheilung für Reisende bestimmt, oder bei denen unter dem etwas erhöhten Raume für die Reisenden eine schmale Abtheilung für Güter angebracht ist. Anfangs wurden Personenwagen mit einem zur Aufnahme von Reisenden eingerichteten Verdeck benutzt; bei Anwendung der Dampfwagen als Zugmittel erschienen dieselben indessen als zu gefährlich. Seitdem sind einfache Wagen amerikanischer Bauart eingestellt worden. Dieselben haben vorn und hinten eine Plattform, die zum Einsteigen in die Wagen und zur Aufnahme von Reisenden dient. Die Plattform ist so eingerichtet, dafs durch dieselbe, auch während der Fahrt, ein Uebergang von Wagen zu Wagen ermöglicht wird. Im Sommer werden offene, im Winter geschlossene Wagen benutzt. Das Leergewicht der Personenwagen schwankt, je nach ihrer Bauart, zwischen 1 900 und 3 000 kg und ihre Länge zwischen 5 und 8,6 m. Sie fassen im inneren Wagenraum 18 bis 30, auf den Plattformen 20 bis 22 Personen. Ihr Radstand beträgt 1,5 bis 1,9 m, ihr Raddurchmesser 0,6 bis 0,85 m. — Die Güterwagen sind entweder offen oder verdeckt. Sie messen im Durchschnitt 4,2 m in der Länge, ihr Radstand beträgt 1,75 m, ihre Tragfähigkeit 5 bis 6 Tonnen. Die offenen Güterwagen haben ein Leergewicht von rund 1 900, die geschlossenen ein solches von 2 400 kg. — In diejenigen Züge, welche die Postverwaltung zur Beförderung von Postpacketen zu benutzen wünscht, wird nach Bedarf ein besonderer Postwagen eingestellt. Die Postwagen gleichen im Grofsen und Ganzen den Güterwagen; an der Aufsenseite sind sie durch die in grofsen Buchstaben angebrachte Inschrift: »Regie Poste« kenntlich. Sie haben eine Länge von 4 m, eine Breite von 2,1 m und eine Höhe von 1,8 m; ihr Cubikinhalt ist also gleich rund 15 cbm. Das Leergewicht der Postpacketwagen beträgt 1 200 kg. Die Briefsäcke müssen von den Strafsenbahnen unentgeltlich befördert werden; für die Beförderung der Postpackete bz. für die Einstellung

eines Postpacketwagens wird dagegen eine Entschädigung an die Strafsenbahnbesitzer aus der Postkasse gezahlt. Die Postsachen werden in der Regel von einem Postschaffner begleitet, dem freie Fahrt zusteht.

Die Gesammtzahl der Strafsenbahnlocomotiven in Italien betrug am 1. Januar 1884 384 Stück, die Zahl der Strafsenbahnwagen jeder Art 1 833 Stück.

In der Regel werden auf den Strafsenbahnlinien täglich 8 Personenzüge abgelassen; auf einigen Linien mit besonders lebhaftem Personenverkehr ist die Zahl der Züge jedoch eine weit gröfsere, auf mehreren Linien werden regelmäfsig halbstündlich Züge abgelassen. Auch auf den gewöhnlichen Linien wird die Zahl der Züge an den Markttagen, an welchen sich eine gröfsere Zahl Landleute zur Stadt zu begeben pflegen, nach Bedürfnifs vermehrt. Die Züge halten mit wenigen Ausnahmen an sämmtlichen Haltestellen, um Reisende und Güter aufzunehmen und abzusetzen; hie und da, wo das Bedürfnifs besteht, werden jedoch auch zwischen zwei Orten directe Züge eingelegt, die unterwegs nicht anhalten; solche Züge verkehren z. B. regelmäfsig auf der Strecke Mailand—Monza und Mailand—Crescenzago.

Bei Einrichtung der ersten Strafsenbahnen mit Dampfbetrieb war die gröfste zulässige Fahrgeschwindigkeit der Züge auf 15 km in der Stunde festgesetzt. Nachdem man sich jedoch davon überzeugt hatte, dafs die Sicherheit des Strafsenverkehrs auch bei einer etwas gröfseren Fahrgeschwindigkeit noch genügend gewahrt sei, hat man allmählich eine Höchstgeschwindigkeit bis zu 20 km in der Stunde zugelassen. Der Verkauf der Personenfahrscheine findet erst unterwegs im Zuge statt. Die Fahrpreise richten sich im Allgemeinen nach der Länge der zurückzulegenden Strecke. Bestimmte Einheitssätze für die Personenbeförderung bestehen jedoch nicht, weil das System der Theilstrecken fast überall durchgeführt ist. Die Preise schwanken zwischen 5 und 7 Centesimi (1 Centesimo = 0,8 Pfennig) für das Kilometer in der ersten Wagenklasse, und zwischen 3 und 4 Centesimi in der zweiten Wagenklasse. Es sei hier bemerkt, dafs auf allen italienischen Strafsenbahnen nur eine Theilung in erste und zweite Wagenklasse besteht. Noch weniger einheitlich sind die Sätze für die Güterbeförderung.

Im Allgemeinen werden die Güter mit den gewöhnlichen fahrplanmäfsigen Personenzügen befördert, die, wie bereits erwähnt, entweder einen besonderen Güterwagen führen, oder deren Personenwagen zur Mitaufnahme von Gütern eingerichtet sind. Liegen gröfsere Mengen von Gütern vor, so werden besondere Güterzüge abgelassen. Das Frachtgeschäft wird gewöhnlich von den Strafsenbahnunternehmungen auf eigene Rechnung betrieben, zuweilen aber auch an Spediteure verpachtet. Da an den Haltestellen und Stationen in der Regel Stationsgebäude mit Lagerräumen nicht bestehen, so ist das Frachtgeschäft darauf eingerichtet, dafs die abzusendenden Güter erst kurz vor Ankunft des durchfahrenden Zuges an die Haltestelle zu schaffen und dort zum Verladen bereit zu halten sind. Die ankommenden Güter müssen gleich beim Eintreffen des Zuges von den Empfangsberechtigten in Empfang genommen werden. Um das Frachtgeschäft jedoch thunlichst zu erleichtern und zu fördern, werden in den meisten der von der Strafsenbahn berührten Ortschaften Agenten unterhalten, welche die Güter bz. die Güteranmeldungen vom Publikum entgegennehmen und die Beförderung der Güter zur Haltestelle bewirken, nachdem sie nöthigenfalls zuvor die erforderliche Anzahl Güterwagen bestellt haben, und welche ferner die angekommenen Güter bei Ankunft der Züge in Empfang nehmen und die Zustellung derselben an die Empfänger vermitteln.

Wenn sich die Strafsenbahnen in kurzer Zeit die Gunst des italienischen

Publikums in hohem Maſse erworben haben, so ist dies dem Umstande zuzuschreiben, daſs sie dem Verkehr, wie er sich zwischen einer gröſseren Stadt und deren Umgegend entwickelt, durchaus angepasst sind. Die groſse Zahl der Haltestellen und das häufige Aufeinanderfolgen kleiner Züge begründen allein schon ihre Beliebtheit. Es unterliegt keinem Zweifel, daſs die italienischen Straſsenbahnnetze noch von Jahr zu Jahr an Umfang und Dichtigkeit zunehmen und dem Lande bei dem Mangel an Nebenbahnen immer mehr zur Wohlfahrt gereichen werden.

Quellen: G. Bianchi, L'impianto e l'esercizio dei Tramways nella Provincia di Milano, Mailand, 1883;

Bericht über die Concessionirung, den Bau und Betrieb der Dampf-Tramways in Italien, erstattet von Schulz, Glück und v. Buschmann, Wien, 1882.

Giornale del Genio Civile, No. 9 bis 10, Rom, 1884.

---

25. Die Reise des Capitains Jacobsen an der Nordwestküste Amerikas in den Jahren 1881 bis 1883.

Im Jahre 1881 bildete sich in Berlin auf Anregung des Directors des Königlichen Museums für Völkerkunde, Herrn Professors Bastian, ein »Hülfs-Comité zur Beschaffung ethnologischer Sammlungen für das Berliner Königliche Museum«. Diese Vereinigung, bestehend aus einer gröſseren Zahl angesehener Persönlichkeiten unter dem Vorsitze des Herrn Bankiers J. Richter, begann ihre Wirksamkeit damit, daſs sie zunächst die Mittel für eine Reise nach der Nordwestküste Amerikas zur Verfügung stellte und mit der Ausführung den norwegischen Capitain Jacobsen beauftragte. Die Reise hat durch ihren auſserordentlichen Erfolg das Interesse weiterer Kreise erweckt, indem die von dem genannten Reisenden mitgebrachte Sammlung von etwa 7 000 ethnologischen Gegenständen als eine sehr werthvolle Bereicherung des neuen Museums für Völkerkunde angesehen wird.

Ein in Leipzig erschienenes Buch von A. Woldt: »Capitain Jacobsen's Reise an der Nordwestküste Amerikas 1881 bis 1883 zum Zwecke ethnologischer Sammlungen und Erkundigungen nebst Beschreibung persönlicher Erlebnisse«, bringt eine ausführliche Beschreibung der Reise und sehr interessante Schilderungen aus dem Tagebuche des Reisenden. Die Eile, mit welcher die Reise ausgeführt werden muſste, und die stete Berücksichtigung des Hauptzweckes derselben haben es Jacobsen zwar nicht gestattet, sich eine eingehende Kenntniſs der einzelnen Gebiete und Volksstämme zu verschaffen. Immerhin hat sich ihm die Gelegenheit zu vielen lehrreichen Wahrnehmungen dargeboten in Bezug auf Länder und Völker, über welche bisher nur sehr dürftige Nachrichten vorhanden gewesen sind, und zum Theil in Bezug auf Gebiete, welche vorher der Fuſs eines weiſsen Mannes nicht betreten hatte.

Eine kurze Wiedergabe des Inhalts des vorbezeichneten Werkes dürfte hiernach auch für die Leser des »Archiv f. P. u. T.« von Interesse sein.

Jacobsen brach Ende Juli 1881 von Berlin auf, begab sich über Hamburg nach New-York und gelangte von dort mit der Central-Pacific-Bahn am 26. August nach San Francisco. Von letzterem Orte wollte er zunächst die Königin Charlotte-Inseln besuchen, war jedoch, da eine Reiseverbindung von San Francisco dahin nicht bestand, genöthigt, die regelmäſsige Schifffahrt nach der Stadt Victoria auf der Van-

couver-Insel zu benutzen und an diesem Endpunkte des ständigen Verkehrs die geeignete Gelegenheit zur Fortsetzung seines Weges abzuwarten.

Victoria, woselbst Jacobsen am 3. September anlangte, ist der gröfste Sammelpunkt und Centralplatz der Westküste für die Rothhäute. Hier hat die Hudsons-Bay-Company ihre westliche Hauptniederlassung, welche die mit Tauschwaaren versehenen Agenten, die *Traders*, nach Norden bis hinauf nach Alaska, nach Osten bis zu den Rocky Mountains entsendet und ihre zahlreichen festen Zweigstationen an der Küste und im Lande mit den nöthigen Vorräthen versorgt. Die gekauften Felle, Häute u. s. w. schickt die Gesellschaft *via* Cap Horn nach London und empfängt auf demselben Wege umgekehrt die europäischen Manufactur- und Colonialwaaren, deren sie bedarf. Nach Victoria wandert daher alljährlich der Indianer, welcher die Felle der See- und Landthiere umtauschen will; es wendet sich dahin der arbeitsuchende Eingeborene, der Fischer, um Beschäftigung bei einer der Fischconserven-Fabriken zu suchen u. s. w. Wie auch viele andere Städte des Westens verdankt Victoria ursprünglich seinen grofsen Aufschwung der Entdeckung von Goldminen. Die Entwickelung war späterhin, nach Erschöpfung der reichen Adern, zurückgegangen, hat jedoch neuerdings in Folge der grofsartigen Ausdehnung des Handels und der Fischerei wieder erhebliche Fortschritte gemacht, welche um so dauernder sein werden, als Victoria der Endpunkt der im Bau begriffenen Canadian-Pacific-Eisenbahn ist und auch bereits einen Schienenweg über die Vancouver-Insel bis Nanaimo besitzt. Seit längerer Zeit berühmt ist der etwa 3 englische Meilen von Victoria gelegene Hafen Esquimault, welcher selbst für die gröfsten Schiffe ausreichenden Schutz gewährt und defshalb als Station der englischen Kriegsschiffe dient.

Am 10. September fuhr Jacobsen mit dem Dampfer »Grapler« von Victoria ab, zwischen der Vancouver-Insel und dem Festlande von Britisch-Columbien den St. Georgs-Kanal hinauf, an unzähligen kleinen und gröfseren, bis hart ans Wasser mit Wald bestandenen Inseln vorüber, landete am 11. September Morgens in Departure-Bai, am Mittag des 12. in Allert-Bai, und steuerte dann durch den Queen-Charlotte-Sund zu den nächstgelegenen nördlichen, dem Festlande vorgelagerten Inseln. Damit wurde das Gebiet der nördlichen Indianer erreicht, welche gegenüber ihren südlichen Brüdern sich durch kräftigere Entwickelung, höhere Gesittung, gröfsere Kunstfertigkeit, Begabung und Arbeitslust vortheilhaft auszeichnen.

Es handelt sich um vier Hauptstämme: die Bella-Bella, die Tschimsian, die Haida und die Tlinkit, welche die ganze nordwestliche Küste bis hinauf zum Atno- oder Copper-River bewohnen.

Am 13. September landete Jacobsen in Milbank-Sund an dem grofsen, stattlichen Hauptdorfe Bella-Bella, in welchem sich schon seit fast 50 Jahren ein Posten der Hudsons-Bay-Company, zeitweise auch eine Missionsstation der Methodisten befindet.

Die Häuser der Bella-Bella sind, wie diejenigen der übrigen Stämme, aus Cedernplanken errichtet und werden von je vier bis sechs Familien bewohnt, indem für jede eine Abtheilung von 7 Fufs Höhe, 6 Fufs Breite, 6 Fufs Tiefe eingerichtet ist. Ueber dem in der Mitte des Indianerhauses angemachten Feuer befindet sich gewöhnlich ein von vier Baumpfählen getragenes hölzernes Rahmengestell, auf welchem im emporsteigenden Rauch die Efsvorräthe der Bewohner, Fische, Beeren, Wurzeln, Baumbast, Seetang, getrocknet werden. Die auf solche Weise behandelten Gegenstände werden zu torfähnlichen, viereckigen Kuchen von etwa Fingerstärke geformt, welche, in Kisten verpackt, bis zum Gebrauche aufbewahrt werden. Unmittelbar vor dem Gebrauch werden jene Kuchen in grofsen Steinmörsern zerstampft, in

eiserne Kessel gethan und mit Fischfett zubereitet.

Das Vermögen der Indianer besteht nicht in Geld und Werthgegenständen europäischer Art, sondern in »Blankets«, wollenen, aus den Haaren der wilden Gebirgsziege hergestellten Decken, mit kunstvollster Einwebung mythologischer Figuren von Menschen und Thieren. Viele Blankets werden auch aus Cedernbast hergestellt. Es giebt Häuptlinge, welche 2 000 bis 3 000 Blankets besitzen. Die Vorräthe werden in grofsen Kisten aufbewahrt und dienen als Tauschmittel beim Ankauf von Canoes, Pfählen, Fellen, Pelzwerk u. s. w. Die Hudsons-Bay-Company rechnet den Werth von zwei Blankets zu 3 Dollars an, ein Preis, welcher auch sonst überall an der Küste gilt.

Eine grofse Rolle spielt bei den Indianern die Ceder, welche wegen ihres harten, schönen, wohlriechenden Holzes besonders geschätzt wird. Aus Cedernholz baut der Indianer sein Haus, seinen Wappenpfahl, sein Canoe, aus Cedernholz fertigt er seine kunstvoll geschnitzten Tanzmasken, Tanzklappern u. s. w., endlich auch die Todtenkiste. Kunstvolle Matten und Decken, Körbe und Gefäfse werden aus Cedernbast geflochten; aus dem gleichen Stoffe wird alles Tauwerk gedreht; auch die Säuglinge in der Wiege wickelt man in Cedernbast.

Bei den Bella-Bella- sowohl wie bei den Tschimsian- und theilweise auch bei den Haida-Indianern besteht für das weibliche Geschlecht der Gebrauch, die Unterlippe mit einem silbernen Stäbchen oder mit einem Knochen zu schmücken, zu welchem Zwecke den jungen Mädchen die Unterlippe durchbohrt wird. Hierbei wird ein gemeinsames Fest unter Vertheilung von Geschenken an die Anwesenden gefeiert. An die Stelle des Stäbchens oder Knochens tritt später ein etwas stärkerer Pflock, dann nach einiger Zeit ein noch gröfserer und so fort, wobei jedesmal ein Fest gefeiert wird. Auf diese Weise entspricht die Gröfse des Pflockes der Menge von Festen und Geschenken, welche zu Ehren der einzelnen Indianerin gegeben worden sind, ist also ein Zeichen für die gesellschaftliche Rangstufe der Trägerin.

Unter den von Jacobsen in Bella-Bella gekauften Gegenständen befinden sich ein ausgezeichnet schöner, reich geschnitzter Häuptlingsstab und zahlreiche kunstvoll geschnittene, hölzerne Tanzklappern und Rasseln, welche bei Festtänzen und bei den Kuren der Medicinmänner kastagnettenartig geschwungen werden.

Bei Fortsetzung der Fahrt erreichte Jacobsen am 14. September Fort Essington, von wo er sich nach den gegenüberliegenden Königin Charlotte-Inseln, quer über die 40 englische Meilen breite Vancouver-Strafse, begeben wollte. Die Ueberfahrt nach den genannten Inseln konnte er indessen wegen ungünstigen Wetters erst am 25. September bewirken. Vorher besuchte er das Indianerdorf Ketkatle, dessen Bewohner zu den Tschimsians gehören, und in welchem er vor jedem Hause einen Wappenpfahl von 30 bis 50 Fufs Höhe stehen sah.

Ueberaus schön gearbeitete Hauswappenpfähle, aus riesigen Cedern gefertigt, oft 70 bis 80 Fufs hoch, an der convexen Aufsenseite über und über mit geschnitzten Figuren bedeckt, fand er demnächst als ethnographische Hauptmerkwürdigkeit bei den Bewohnern der Königin Charlotte-Inseln, den Haida-Indianern, wo er namentlich die Dörfer New-Gold-Harbour und Masset besuchte. Ueber die Errichtung dieser Hauswappenpfähle hat Jacobsen Folgendes erkundet.

Die Haida- sowohl wie sämmtliche Küsten-Indianer glauben, dafs einstmals eine grofse Fluth über die Erde ging, und dafs nur wenige Menschen die Katastrophe überlebten. Einer der Erretteten, ein alter Haida, war der Sage nach eines Tages damit beschäftigt, an der Ostküste der Königin Charlotte-Inseln zu fischen. Es war ein klarer Tag, der indianische »Vater Noah« paddelte gemüthlich in seinem

Canoe längs der Küste, indem er unverwandt in das durchsichtige Wasser blickte und dann und wann einen Seeigel aufnahm. Plötzlich sah er in der Tiefe des Wassers ein ganzes Dorf, und aufserhalb jedes Hauses desselben standen die schönsten geschnitzten Pfähle, deren einzelne so hoch waren, dafs sie beinahe die Oberfläche des Meeres berührten. Vergnügt paddelte »Noah« nach Hause, und seitdem hatten die Indianer ihre Pfähle.

Einen Hauswappenpfahl, welcher ein interessantes Schaustück des Berliner Museums sein dürfte, hat Jacobsen in der Nähe von Masset erworben.

Solch ein Pfahl heifst in der Haida-Sprache Kee-ang. Dies ist die allgemeine Bezeichnung. Jeder Pfahl hat aufserdem aber einen besonderen, unterscheidenden Namen, und so heifst jener für das Museum erworbene Pfahl »Qwee-tilk-keh-tzoo«, d. i. »ein Seher oder Wächter für die Kommenden« oder »ein Gesichtspunkt und Merkzeichen für diejenigen, welche sich nähern«. Der Pfahl wurde vor sechs Jahren von einem Häuptling, Namens Stilta, bei dem Bau seines neuen Hauses errichtet. Die Schnitzerei am Fufse des Pfahles stellt den Walfisch (Qw-oon) dar, in übernatürlicher Unterhaltung mit dem indianischen Medicinmann begriffen. Oberhalb des Walfisches ist eine Haida-Medicinfrau (Sah-gah) dargestellt, welche den Indianern des Stammes die bevorstehende Landung eines Wals an der Nordküste jedesmal vorherzusagen pflegte.

Ueber dieser unteren Bildergruppe befinden sich aufser dem die Spitze der Säule einnehmenden Adler noch sechs bis sieben andere Gruppen, in denen sich die Figuren des indianischen Medicinmannes und des Walfisches wiederholen.

Ueber die Medicinmänner berichtet Jacobsen nach den von ihm eingezogenen Erkundigungen Folgendes. Man unterscheidet zweierlei Arten von Medicinmännern: diejenigen zweiten Ranges, denen die Medicinfrauen gleichstehen, welche nur bei geringen Krankheiten berufen werden, und die Medicinmänner ersten Ranges, deren Hülfe man bei schwierigen Krankheitsfällen und schweren Gemüthserregungen beansprucht. Diese Medicinmänner unternehmen es, die Seele, welche einen Körper bereits verlassen hat, zu demselben wieder zurückzubringen, die Seele umzutauschen, Träume zu deuten, Prophezeiungen auszulegen und besonders die Dämonen der Krankheit aus den Körpern zu treiben. Sie besitzen eine bedeutende Macht und oft sehr weitgehenden Einflufs, der sich mit dem Vermögen, welches sie durch ihre Kuren erworben, vergröfsert. Bei allen Kuren kommen gewisse gleichartige Feierlichkeiten, Handhabungen und Bewegungen vor. Je geräuschvoller der Einzelne sich bei seinen Kuren zeigt, singt, heult u. s. w., je mehr er durch überraschende Taschenspiel-Kunststücke zu packen weifs, desto blinder ist das Vertrauen auf seine Macht. Die Sorgen und Bekümmernisse, welche der Indianer hat, wenn er einem Unternehmen gegenübersteht, dessen Ausgang vom Glück oder Zufall abhängig ist, vertraut er seinem Medicinmann an, um von diesem die nöthigen Beschwörungen aufsagen zu lassen. So geschieht es beim Beginn der Fischerei, des Walfanges und der Jagd auf Pelzrobben, so geschieht es vor Antritt eines Krieges oder anderer grofser Unternehmungen.

Eine besondere Kunstfertigkeit entwickeln die Haida-Indianer auch in der Anfertigung silberner Finger- und Ohrringe, sowie silberner Armbänder, wobei gleichfalls Darstellungen aus der indianischen Mythologie in Anwendung kommen.

Die Stammesgottheiten der Haida, ebenso wie der Tschimsian u. A., sind der Bär, der Adler, der Wolf und der Rabe. Jeder Mann gehört einem dieser vier Götter an und zeigt dies dadurch, dafs er auf der Spitze des zu

seinem Hause gehörenden Wappenpfahles die geschnitzte Figur eines Bären, Adlers, Wolfes oder Raben anbringt. In dieser Weise ist der ganze Stamm in vier grofse Familien getheilt, für welche mancherlei althergebrachte Gebräuche bestehen. Ein Mann aus einer Rabenfamilie darf niemals ein Mädchen aus einer der Rabenfamilien heirathen, sondern mufs sich ein solches aus einer Adler-, Wolf- oder Bärenfamilie erwählen u. s. w.

Von den Königin Charlotte-Inseln fuhr Jacobsen am 7. October in nordöstlicher Richtung wieder nach dem Festlande von Britisch-Columbien und besuchte Fort Simpson, das gröfste Dorf der Tschimsian-Indianer, woselbst er keine der hohen Pfähle, sondern nur moderne, nach europäischer Art gebaute Häuser mit kleinen Vorgärten vorfand. Den Hauptmittelpunkt des regelmäfsig angelegten Strafsennetzes bildete eine schöne, grofse, gothische Kirche, ein Erfolg der zehnjährigen segensreichen Thätigkeit der Methodistenmission. —

Der nächste Schauplatz der Thätigkeit Jacobsen's war die langgestreckte Insel Vancouver und das gegenüber gelegene Insel- und Fjordgebiet des Festlandes. Als Hauptstation für die weiteren Unternehmungen bot sich zunächst Fort Rupert wegen des daselbst befindlichen Handelspostens der Hudsons-Bay-Company dar. Von dort aus besuchte Jacobsen die Indianerdörfer Nooette, Koskimo und Quatsino, deren Bewohner die Köpfe ihrer kleinen Kinder, besonders der Mädchen, durch eine eigenthümliche Art von Binde so fest zusammenpressen, dafs die Schädel allmählich die Form von Zuckerhüten annehmen. Zwei Schädel solcher Langköpfe, einen männlichen und einen weiblichen, hat Jacobsen aus einer Grabstätte mitgebracht. Aufserdem hat er in jenen Dörfern eine Anzahl anderer eigenartiger Gegenstände, namentlich auch mehrere Decken, aus Cedernbast oder aus der Wolle der Bergziege hergestellt, erstanden.

Am 31. October benutzte Jacobsen den in Fort Rupert landenden Dampfer »Prinzefs Louise« zur Rückfahrt nach Victoria und begab sich dann zu der Westküste von Vancouver, wohin sich gute Fahrgelegenheit fand, da von zwei Handelsfirmen regelmäfsiger Verkehr mit der Westküste aufrecht erhalten wurde.

Von den Bewohnern der Westküste erzählt Jacobsen, dafs sie sich hauptsächlich mit dem Fange pelztragender Seethiere, namentlich der Pelzrobben und Seeottern, beschäftigen. Die Beute wird von den Handelsleuten an Ort und Stelle aufgekauft, indem dieselben dafür in den besonders zu diesem Zweck unterhaltenen Läden Lebensmittel, Decken, Gebrauchssachen, sowie auch baares Geld hergeben. Die als Pelzwerk sehr gesuchten Felle der Pelzrobben werden den Indianern mit 5 bis 12 Dollars das Stück, die Seeotterfelle mit 30 bis 100 Dollars das Stück bezahlt.

Von den an der Westküste von Vancouver erworbenen Gegenständen sind besonders drei sehr alte Kriegskeulen von schwertförmiger Gestalt, wie sie nur noch wenig im Gebrauch sind, aus den Knochen des Wals gearbeitet, zu erwähnen.

Am 15. Januar 1882 landete Jacobsen wieder bei der Hauptstadt Victoria und kehrte von da nach San Francisco zurück, womit er den ersten Theil seiner Reise beendigte. —

Am 20. Februar fuhr er von San Francisco wieder nach Victoria und besuchte nochmals die Dörfer Nooette, Quatsino und Koskimo in der Absicht, einige der langköpfigen Indianer *(Longheads)* zur Mitreise nach Europa zu bewegen und für den bekannten Carl Hagenbeck zu dingen. Der bezügliche ihm ertheilte Auftrag wurde indessen telegraphisch zurückgenommen, so dafs aus der Mitreise von *Longheads* nichts wurde und Jacobsen sich auf das Sammeln ethnologischer Gegenstände beschränken konnte.

Am 16. April traf er wieder in Victoria ein, machte von hier aus noch einen Ausflug nach der Ostküste von Vancouver und erreichte dann am 23. Mai San Francisco. —

In San Francisco schlofs Jacobsen sich einer Gesellschaft von Goldgräbern an, welche sich mit dem Schoner »Tiurnen« nach Alaska begeben wollte und zunächst nach Fort St. Michael hinüberfuhr, von wo aus die Unternehmung den mächtigen Yukon-Strom hinaufgehen sollte.

Die Abreise von San Francisco fand am 13. Juni 1882 statt. Nach einer in Folge ungünstiger Witterung mit grofsen Beschwerden verbundenen Fahrt, während welcher bei der Insel Unalaska gelandet wurde, gelangte die Gesellschaft am 24. Juli an den Eingang des Norton-Sunds, in Sicht von Cap Nome, gegenüber dem Fort St. Michael und der südwestlich davon gelegenen Mündung des Riesenstromes Yukon. »Man erhält«, sagt Jacobsen, »einen Begriff von der kolossalen Wassermenge, welche dieser merkwürdige und hochinteressante Flufs mit sich führt, wenn man sieht, wie die Gewässer des grofsen, breiten Norton-Sunds mit der Schnelligkeit von 1 bis 3 Seemeilen in der Stunde in die offene See strömen, wenn man beobachtet, welche ungeheure Menge von Treibholz der Strom hinabschwemmt«.

Der Yukon-River ist der gröfste Flufs Amerikas, welcher sich in den Stillen Ocean, und zwar in dessen nördlichsten Theil, das Berings-Meer, ergiefst. Nach Lieutenant Schwatka beträgt seine Länge 2 043 *Statute miles* (1 = 1,62 km) = 3 309,66 km.

Am 25. Juli gelang es, im Hafen von St. Michael vor Anker zu gehen.

In St. Michael, welches für Jacobsen der Ausgangspunkt grofser Reisen nach öden, unbekannten Gegenden werden sollte, hat die Alaska-Commercial-Company ihre Hauptstation für die Westküste von Alaska. Diese Gesellschaft, deren Sitz sich in San Francisco befindet, und zu welcher als Hauptmitglieder auch mehrere Deutsche gehören, erhielt im Jahre 1868 das Monopol auf die Pelzrobbenjagd in Alaska gegen eine für jedes gefallene Thier an die Regierung zu zahlende Vergütung. Sie hat in Folge dessen das Land Alaska und die dazu gehörende Inselwelt mit einem Netz von Stationen und Handelsposten überzogen, welches im Ganzen und Grofsen dem von der Hudsons-Bay-Company etwas südlicher über Britisch-Columbien u. s. w. verbreiteten Netze von Stationen gleicht. Die Gesellschaft läfst auch Seeotternfang, besonders bei den Aleutischen Inseln, betreiben und unterhält auf dem Festlande von Alaska einen bedeutenden Handel mit Fellen (von Rennthieren, Elchen, Mardern, Polar-, Roth-, Kreuz- und Schwarz-Füchsen, von Roth-, Schwarz- und Grisly-Bären, Luchs, Vielfrafs, Biber, Hasen, Ratten, Hermelin und anderen Nagethieren, Fischottern u. s. w.).

Am Yukon-River, bis 1 800 englische Meilen aufwärts, befinden sich acht Stationen der Alaska-Commercial-Company, zwischen denen zwei kleine Dampfer den Verkehr vermitteln; ferner liegen südlich davon am Kuskoquim-River zwei Stationen, am Nuschagak-River auf der Südküste zwei Stationen, in Cooks-Inlet auf der Südküste fünf Stationen, in Prinz Williams-Sund ebendaselbst eine Station. Für die Stationen an der Südküste ist St. Paul auf der Insel Kadiak die Hauptstation; aufserdem befinden sich noch viele Stationen auf den Aleutischen Inseln mit der Hauptstation auf der Insel Unalaska.

Am 3. August verliefs die Gesellschaft St. Michael und nahm ihren Weg zunächst längs der Meeresküste bis zu den Mündungen des Yukon-River, welcher übrigens weder von den Eingeborenen noch von den weifsen Bewohnern Alaskas so genannt wird, sondern allgemein Kwik Pak, d. i. »grofser Strom« heifst.

Der nächstgröfste Flufs im Nordwesten von Alaska mündet weiter süd-

lich und heifst Kuskoquim-River. Zwischen dem unteren Laufe des Yukon und dem des Kuskoquim erstreckt sich die Tundra, ein weites, ebenes, mit Wasserflächen und Wasseradern bedecktes Gebiet, welches am Ausflufs des Yukon in ein vollständiges Delta übergeht.

Die verschiedenen Völkerschaften dieser Gegenden führen gröfstentheils Namen, welche mit den beiden Silben »muten« endigen. So heifsen die Uferbewohner des Unterlaufes des Kwik Pak »Kwikpagemuten«; nördlich von diesen zwischen Norton-Bay und Kotzebue-Sund wohnen die Mallemuten, westlich von letzteren auf der Halbinsel Prince of Wales an der Bering-Strafse die Kawiaremuten. Südlich von den Kwikpagemuten sind die Tundra-Bewohner und zu beiden Seiten des Kuskoquim-River die Kuskoquimemuten zu nennen. Dies sind die Eskimo-Stämme an der Westküste von Alaska, von der Bering-Strafse hinab bis zum Cap Newenham. In derselben Weise wird auch die Südküste von Alaska von einer Anzahl Eskimo-Stämme eingenommen, von denen zu nennen sind die Nuschagagemuten, die Kikertagemuten u. s. w. Alle diese Völkerschaften der Küste von Alaska und ohne Zweifel auch die Bewohner der Nordküste, welche Jacobsen allerdings nicht besucht hat, legen sich wie ein grofser Kranz um die indianischen Bewohner der Mitte von Alaska, welche den Gesammtnamen Ingalik führen. Die Grenzgebiete werden von einer aus Eskimos und Ingalik gemischten Bevölkerung bewohnt.

Die Gesellschaft fuhr den nordöstlichen Mündungsarm des Yukon aufwärts, berührte die Handelsstationen Kutlik und Andrejewski (letzterer Name stammt von den Russen her, welche bis 1868 im Besitze von Alaska waren) und erreichte am 12. August die Handelsstation Mission, welche der Mittelpunkt der russischen Missionsbestrebungen am Yukon und dadurch zugleich in Nordwest-Alaska ist. In Bezug auf diese letztere Station bemerkt Jacobsen Folgendes: »Als die Russen sich in Alaska festgesetzt hatten, wurden dorthin Geistliche berufen, zunächst zu dem Zwecke, die seelsorgerische Thätigkeit für die Beamten der russischen Colonien auszuüben. Im Laufe der Zeit dehnte sich diese Thätigkeit auch auf die einheimische Bevölkerung aus, und allmählich überzog die russische Mission den gröfsten Theil von Alaska mit einem Netz von Stationen. Nachdem nun Alaska in den Besitz der amerikanischen Regierung gelangt war, zogen sich die russischen Beamten nach ihrer Heimath zurück, die Missionare dagegen treiben noch heute, unter der Oberhoheit eines russischen Bischofs in San Francisco, unbehelligt von der amerikanischen Regierung, ihr Bekehrungswerk weiter, und es ist ihnen gröfstentheils zu verdanken, dafs die Lebensweise der Eskimos und Indianer in Alaska eine geregeltere geworden ist.«

Am 13. August berührte die Gesellschaft die beiden ersten Dörfer der Ingaliks, erreichte dann die zum Zwecke des Tauschhandels mit den Ingaliks gegründete Station Anwik und setzte ohne wesentlichen Aufenthalt die Fahrt bis zur Station Nuklukayet fort, woselbst Jacobsen sich von der Goldgräbergesellschaft trennte, um behufs des Sammelns von ethnologischen Gegenständen in den einzelnen Dörfern der Ingaliks und der Kwikpagemuten die 900 englische Seemeilen lange Rückfahrt zum Fort St. Michael auf einem Fellboote anzutreten.

Von den während der Rückfahrt gesammelten Gegenständen sind besonders hervorzuheben: ein gröfseres Stück von dem Stofszahn eines Mammuth, drei Backenzähne, ein Rückenwirbel, Schenkelknochen eines solchen, ferner Pfeile, Bogen, steinerne Messer und Aexte, mehrere hübsche Tanzmasken, ein mit Rennthierzähnen verzierter Gurt, Netze, aus Sehnen von Renn- und Elenthieren gebildet, andere aus einer Art Nesselfaser, ferner von

Hausgeräthen ovale hölzerne Schüsseln, deren Oberrand mosaikartig mit bunten Steinchen u. s. w. verziert ist, einige Canoes aus Birkenrinde, und endlich eine gute Grabkiste. Mit Bezug auf das letztgenannte Stück giebt Jacobsen eine eingehende Schilderung über die Art und Weise der Beerdigung Verstorbener bei den Indianern, woraus Folgendes zu entnehmen ist.

Es werden vier Pfähle in die Erde getrieben, deren oberes Ende den Erdboden um etwa Manneshöhe überragt; auf diese Pfähle wird die Grabkiste gestellt. Diese besteht aus zwei rechtwinkligen, länglichen Kasten, einem inneren und einem äufseren, zwischen denen sich eine luftabschliefsende Schicht aus Lehm oder Thon befindet. Der innere Kasten enthält die Leiche, welche durch die Lehmschicht vor der Einwirkung der atmosphärischen Luft geschützt ist. Der äufsere Kasten ist gewöhnlich mit rothen und schwarzen Figuren bemalt, in welchen Scenen der Jagd und des Fischfanges dargestellt und die Thaten des Verstorbenen verherrlicht werden. Die rothe Farbe, welche zu diesen Zeichnungen benutzt wird, besteht aus einem in Alaska gefundenen Thon, die schwarze dagegen ist ein künstliches Erzeugnifs aus Lachsrogen, welcher als Klebemittel wirkt, und zerriebener Holzkohle. Am oberen Yukon zwischen Nuklukayet und Nulato fanden sich auf indianischen Begräbnifsplätzen auch solche Grabkisten, welche zur Hälfte in die Erde eingescharrt waren, und auf deren oberem Deckel sich eine grofse Menge Holz befand. An den Begräbnifsplätzen sieht man Waffen und Fischereigeräthe, bei den Grabkisten der Frauen Hausgeräthe und Bekleidungsstücke aufgehängt oder herumgelegt.

Ueber die Kleidung der Ingaliks ist nach den Mittheilungen Jacobsen's Nachstehendes bemerkenswerth.

Die Ingaliks kleiden sich gewöhnlich in Jacken von gegerbten, durch Räuchern rothbraun gefärbten Häuten der Elenthiere. Die Jacken werden besonders hübsch mit Perlen und Muscheln verziert, welche die Ingaliks früher durch die Hudsons-Bay-Company bezogen. Neuerdings liefert die Alaska-Commercial-Company auch diese Artikel. Die übrigen Kleidungsstücke, die Hosen, Stiefel und Handschuhe der Ingaliks sind nur wenig mit Perlen und Muscheln geschmückt. Die Bewohner des Gebiets zwischen Anwik und Nulato verfertigen sich Kleider aus Lachs- und anderen Fischhäuten. Diese Gegenstände werden besonders bei nassem Wetter, im Herbst und Frühjahr, getragen und haben die Eigenschaft, dafs sie bei starker Kälte nicht hart werden. Aus dem feinen Grase, welches während des Sommers gesammelt wird, fertigen sich die Indianer eine Art von Strümpfen. Aus demselben Stoffe werden auch Körbe und Matten hergestellt. —

Das nächste Reiseziel Jacobsen's war die Halbinsel Prince of Wales, wo er bei dem Cap gleichen Namens die schmalste Stelle der Beringstrafse berühren und alsdann versuchen wollte, den von weifsen Reisenden noch nicht besuchten Kotzebue-Sund so weit als möglich nach Norden zu durchwandern. Die ursprüngliche Absicht, die ganze weite Reise mittels Schlitten zurückzulegen, mufste er aufgeben, da das Frostwetter zu lange auf sich warten liefs. Mitte October brach er von St. Michael auf, indem er die sich darbietende Gelegenheit benutzte, die Führung eines Transports der Alaska-Commercial-Company nach Orowignarak, an der Nordküste des Norton-Sundes, östlich von der tief in die Halbinsel Prince of Wales sich hinein erstreckenden Golownin-Bay, zu übernehmen.

In Orowignarak hatte er einen längeren Aufenthalt, da er behufs Fortsetzung der Reise mittels Schlitten den Eintritt von Frostwetter abwarten mufste.

Die Umgegend von Orowignarak fand Jacobsen in geologischer Beziehung sehr interessant. In der Nähe waren heifse Quellen und Seen vorhanden, welche darauf schliefsen liefsen, dafs

die Halbinsel Prince of Wales zwischen Norton-Sund und Kotzebue-Sund, das Gebiet der Mallemuten, vulkanischer Natur ist.

Im November war Jacobsen Zeuge zweier grofsartigen Naturereignisse, eines prachtvollen Nordlichtes am 10. und eines ziemlich starken Erdbebens am 12. November. Mit Bezug auf das letztere erzählt der Reisende, dafs nach den ihm gemachten Mittheilungen in jener Gegend während des Winters sich häufiger derartige Erdbeben ereignen, während man im Sommer nichts davon hört oder sieht. Unter den dortigen Eskimos soll die Sage gehen, dafs in alter Zeit ein Erdbeben mit einer starken Fluth über das Land gegangen sei, und dafs nur einzelne Leute im Stande gewesen seien, sich mit ihren Fellbooten auf die Gipfel der höchsten Berge zu retten. Hiernach ist auch dort die Sage von der Sintfluth verbreitet.

Ueber die innere Einrichtung der Eskimohäuser, wie er sie in Orowignarak fand, giebt Jacobsen folgende Beschreibung.

Die gewöhnliche Einrichtung der Eskimohäuser besteht darin, dafs etwa 6 Fufs von den Wänden entfernt nach dem Innern des Hauses zu parallel mit den Wänden an drei Seiten Balken auf den Erdboden gelegt werden, wodurch ein 6 Fufs breiter Gang ringsherum an den Wänden geschaffen wird, welcher zunächst mit Zweigen und getrocknetem Gras bedeckt, dann mit Decken und Rennthierfellen belegt ist und als gemeinsame Schlafstelle für alle im Hause befindlichen Personen dient. Diese legen sich neben einander, mit den Füfsen gegen die Wände gerichtet und die Balkenlage als Kopfkissen benutzend. Während der Tagesstunden wird die Schlafunterlage wulstartig nach der Wand zu aufgerollt und dient als Sitz. Das Feuer wird in der Mitte des Hausraumes zwischen Steinen angemacht; die Speisen werden in grofsen Kesseln zubereitet. Gewöhnlich schlägt die Flamme bis über den Kessel hinauf, so dafs die einfachen Nahrungsmittel, namentlich die Fische, sehr schnell geniefsbar werden. Das etwa 1 qm grofse Oberlichtfenster aus durchsichtigen, zusammengenähten Seehundsdärmen wird, so lange das Feuer im Hause brennt, abgenommen, damit der Rauch Abzug findet. Die Häuser sind meist aus Treibholz, das sich fast überall findet, errichtet. —

Die vorerwähnten Naturerscheinungen hatten den Eintritt starken Frostwetters in unmittelbarem Gefolge, so dafs Jacobsen endlich Mitte November seine Schlittenreise nach der Golownin-Bay antreten konnte.

Nach einigen Tagen mufste eine von Westen nach Osten laufende Gebirgskette überschritten werden, von deren Höhe aus man in einem nordwärts gelegenen Thal eine Dampfwolke aufsteigen sah, herstammend aus einem kleinen See mit einer heifsen Quelle. Jacobsen hat hier zuerst die Bezeichnungen »Bastian-See« und »Bastian-Geiser« in Anwendung gebracht.

Nach einer beschwerlichen Fahrt wurde das Dorf Singek, am Ufer der Golownin-Bay, erreicht, woselbst zwei der anwesenden Amerikaner unserem Reisenden einen recht guten Empfang bereiteten. Mit einem dieser Amerikaner besuchte Jacobsen ein grofses Eskimofest, welches in einem nahe gelegenen Orte Igniktok stattfand.

Das Festhaus, das sogenannte Kassigit, war rings an den Wänden wie in einem Amphitheater mit drei Reihen über einander befindlicher Plätze ausgestattet, wobei vermöge der eigenthümlichen Bauart der Eskimohäuser alle vier Seiten des Innenraumes ausgenutzt werden konnten. Der einzige Eingang dieser Festhäuser befindet sich etwa in der Mitte des Hauses und besteht aus einem kleinen, runden Loch, welches nur so grofs ist, dafs von unten herauf ein Mann darin aufsteigen kann. Die Tänze fanden in dem viereckigen Mittelraum des Hauses, rings um die

Eingangsöffnung, statt. Hierbei kam eine Trommel zur Verwendung, welche aus einem grofsen, schmalen, tamburinartig mit durchscheinendem Fell überspannten Holzreifen bestand; sie hatte einen Handgriff und wurde in der Art benutzt, dafs mit dem Trommelstock nicht auf das Fell, sondern auf den Rand geklopft wurde.

Das Fest begann mit einem einleitenden Gesang. Alsdann traten die Darsteller, eine Anzahl erwachsener Eskimos, in den Mittelraum und begannen, sich vor den Augen sämmtlicher Zuschauer und Zuschauerinnen auszustatten, indem sie ihre Pelzkleidung gänzlich ablegten und dafür Kleidungsstücke aus weifsem Callico anzogen. Bei den Eskimos sind jene eigenthümlichen Tanzrasseln, mit welchen die Indianer der Nordwestküste Amerikas bei ihren Festen den Text der Gesänge und Tänze begleiten, nicht gebräuchlich; dieselben werden in sinnreicher Weise durch lange, bis zur Schulter hinaufreichende Handschuhe ersetzt, welche aus Fischhaut angefertigt und mit zahlreichen rothen Schnäbeln des Papageientauchers, die bei den Bewegungen des Tänzers ein rasselndes Geräusch erzeugen, verziert sind. Einige der Tänzer trugen einen Kopfring mit ein oder zwei Adlerfedern; ein besonders fescher Tänzer hatte sogar einen ganzen Adlerschwanz an seinem Kopfring derartig befestigt, dafs dieser Schmuck von der Stirn an aufwärts ragte. Als Ballfächer dienten Adlerflügel, welche während der Pausen von den Tänzern mit grofser Lebhaftigkeit bewegt wurden, während sie beim Tanzen selbst auf der Brust der Leute ruhten. Auch eine Anzahl Frauen betheiligte sich am Tanz. Dieselben legten als Tanzkleidung baumwollene, vorn geschlossene Kapuzenhemden an und trugen in jeder Hand eine an einem Holzstiel befestigte Adlerfeder.

Das Fest fand zu Ehren einer Anzahl Verstorbener statt. Nachdem sich die Geheimnisse der Kleidungskünste vor den Augen des versammelten Volkes entwickelt hatten, gab der Trommelschläger das Zeichen, worauf ein Gesang zu Ehren der Todten angestimmt wurde, in welchem die Heldenthaten der Verstorbenen der Reihe nach aufgezählt und gepriesen wurden. Nach dem Takte des Gesanges und begleitenden Trommelschlages begannen nun die Männer mit Armen und Beinen zu arbeiten, indem sie den Boden stampften und die Arme in Fechterstellung wechselseitig ausstreckten. Die Frauen blieben beim Tanzen fast auf derselben Stelle stehen, indem sie unablässig halbe Kniebeugen ausführten und mit den waagerecht gehaltenen Händen, in denen sie die Adlerfedern trugen, zitternde Bewegungen ausführten.

Nach drei Tänzen trat eine Pause ein, welche mit einer Festmahlzeit ausgefüllt wurde. Es wurden von den Frauen hölzerne Schüsseln herumgereicht, welche vollgepackt waren mit getrocknetem Lachs, schwarzen und rothen Beeren, Lachsrogen u. s. w. Die Speisen wurden nicht ohne Weiteres in Angriff genommen, jeder Anwesende warf vielmehr zunächst, wahrscheinlich als Opfer, kleine Stückchen zu Boden, wobei sich die Lippen wie im leisen Gebet bewegt wurden.

Nach Beendigung des Essens begann die Vertheilung der Geschenke, welche durch das Oberlichtfenster in der Mitte des Daches hereingeschafft wurden. Hierbei wurde ein gemeinsamer Gesang vorgetragen, dessen Inhalt besagte, dafs nunmehr das Eigenthum der Verstorbenen vertheilt würde, und dafs alle Anwesenden eingeladen wären, ihren Theil von der Erbschaft zu empfangen.

Die Vertheilung der zahlreichen Geschenke nahm lange Zeit in Anspruch, so dafs der erste Festtag erst zu später Stunde endete.

Der zweite Tag war hauptsächlich leiblichen Genüssen gewidmet, an welche sich als Schlufs »die Feierlichkeit der Lebendigen«, ein grofses Freuden- und Tanzfest, anschlofs. —

In Igniktok hatte Jacobsen einen aus dem Dorfe Kawiarak im fernsten Westen der Prince of Wales-Halbinsel stammenden Eskimo kennen gelernt, welcher die weite Reise nach Igniktok nur defshalb ausgeführt hatte, um an dem Feste Theil zu nehmen. Jacobsen entschlofs sich, diesen Eskimo nach seiner Heimath zu begleiten, um dieselbe kennen zu lernen. Am 25. November wurde aufgebrochen, die Golownin-Bay in ihrer ganzen Länge durchfahren und nach vielen Mühen das Ziel erreicht. In Kawiarak nahm Jacobsen auch an dem aus Anlafs der glücklichen Rückkehr jenes Eskimos veranstalteten Feste Theil und setzte dann seine Reise in der Richtung nach Westen weiter fort in der Absicht, wenn irgend möglich Cap Prince of Wales zu erreichen. Dieser Plan konnte indessen nicht vollständig ausgeführt werden. Als nämlich die Westküste der Halbinsel erreicht war, trat das Gebirge, den weiteren Weg versperrend, als steil aufragender Fels unmittelbar an das Meeresufer heran, und das Umfahren dieses Felsvorsprunges auf dem mit unendlich zahlreich treibenden Eisschollen bedeckten Wasser der Beringstrafse erwies sich nicht als thunlich. »Ich blickte hinüber nach Westen«, sagt Jacobsen, »wo die Küste Asiens in unmittelbarer Nähe lag, so dafs ich sie bei hellem Wetter erkannt haben würde; jetzt war sie in Nebel gehüllt, während die steile Felswand vor mir wie eine unübersteigliche Mauer aufragte.« Unter diesen Umständen entschlofs sich Jacobsen zur Rückkehr und traf am 25. December wieder in Orowignarak ein. Die vierwöchige mühevolle Schlittenreise hatte die Sammlung Jacobsen's um mehrere hundert Gegenstände bereichert. —

Am 11. Januar 1883 wurde die längst geplante Reise nach dem Kotzebue-Sund in nördlicher Richtung quer über die Halbinsel Prince of Wales angetreten. Es wurden mehrere Flüsse und Gebirgszüge überschritten und dann mit gröfserem Interesse diejenigen Ortschaften besucht, welche sich in der Nähe des in den Kotzbue-Sund mündenden Selawik-River befinden. Dieser Flufs ist reich bevölkert. Derselbe ist durch ein sehr lang gestrecktes Inlet, das Hotham-Inlet, mit dem Kotzebue-Sund verbunden. Das Hotham-Inlet steht landeinwärts in Verbindung mit dem Selawik-Inlet, einer Art Haff, oberhalb dessen sich ein bis jetzt noch auf keiner Karte verzeichneter See befindet, welchem Jacobsen zu Ehren seiner Auftraggeber die Bezeichnung »J. Richter-See« beigelegt hat. Das Ergebnifs der Sammlung von ethnologischen Gegenständen in diesen Gegenden war ein zufriedenstellendes. Jacobsen kaufte verschiedene Gegenstände aus Nephrit (einer Art Grünstein), ferner Steinäxte, Lippenpflöcke, Messer, geschnitzte Geräthe und andere Sachen. Als eines der werthvollsten Stücke der Sammlung bezeichnet Jacobsen ein Nephritmesser, dessen in einem hölzernen Heft befindliche Klinge, wie die Klinge eines Taschenmessers geformt, geschliffen ist und sich geeignet erweist, weiches Holz zu schneiden.

Am 8. Februar 1883 wurde die Rückreise von Kotzebue-Sund nach Orowignarak angetreten und demnächst am 26. Februar Fort St. Michael wieder erreicht. —

Jacobsen hatte in der beschriebenen Weise Alaska von St. Michael aus nach drei Hauptrichtungen durchreist. Nach Osten war er 900 englische Meilen landeinwärts vorgedrungen, nach Westen bis zur Beringstrafse und nach Norden bis zum Kotzebue-Sund gelangt. Es handelte sich nunmehr für ihn noch darum, eine grofse Fahrt nach Süden zu unternehmen.

Nach einem dreiwöchigen Aufenthalt brach er am 18. März mit einem von 13 kräftigen Hunden gezogenen Schlitten auf und ging zunächst längs der ihm bereits bekannten Küste des Norton-Sundes nach der Mündung des Yukon-Stromes. Nach vielen Beschwerden und Mühen erreichte er zunächst den Ort Kutlik, den an der Mündung des Yukon gelegenen Handelsposten der Alaska-

Commercial-Company, dessen Stationsvorsteher ihm durch Mitgabe einiger Leute die Verfolgung des weiteren Zieles erleichterte.

Am 27. März Abends kam Jacobsen zur Station Andrejewski am Yukon-Strom, in deren Nähe er den Lauf des Yukon verlassen wollte, um sich quer über die Tundra südwärts nach Cap Vancouver zu wenden.

Ueber die Tundra erhielt Jacobsen in Andrejewski von dem Stationsvorsteher Pettersen, einem Schweden, folgende Beschreibung: »Während im Sommer die weite, ebene Fläche der Tundra durch zahllose Wasserspiegel von Seen und Teichen sowie durch blinkende Silberbänder von Flüssen, Bächen und Wasseradern belebt ist und man sich dadurch sowohl wie durch den Stand des Tagesgestirnes beim Wandern zurecht finden kann, bedeckt zur Winterzeit eine einzige majestätische weifse Decke, überall gleichmäfsig den Rand des Horizonts abschliefsend, wie ein gewaltiges Leichentuch auf Hunderte von Meilen durchweg ebenen Gebiets Land und Wasser, während der Himmel, meist in dichte Wolkenschleier gehüllt, sich wie eine einfarbige graue Glocke überall auf den Horizont auflegt. Keine Erhöhung rings umher im weiten Kreise entdeckt das Auge des Wanderers. Seine eigene Körperhöhe bildet den höchsten Aussichtspunkt, über den er verfügt, und gestattet ihm daher, nach den Gesetzen der Erdkrümmung, in keiner Richtung weiter als einige englische Meilen zu sehen. Kein Baum, kein Strauch zeigt dem einsamen Reisenden den Weg, kein Haus und kein Hauswappenpfahl winkt ihm aus der Ferne freundlich zu. Nur um wenige Fufs überragen die flachen, rundlichen Eskimohütten die Ebene, wenn sie nicht durch den Schnee einer Nacht, wie es oft genug vorkommt, gleichmäfsig überdeckt werden, u. s. w.«

Trotz dieser wenig ermuthigenden Mittheilungen beharrte Jacobsen bei seinem Entschlusse, zur Winterzeit über die Tundra zu gehen, und begann dann wirklich am 2. April die Reise in seinem mit 14 Hunden bespannten Schlitten, für eine gröfsere Strecke zunächst noch von einem der Traders des Stationsvorstehers Pettersen begleitet.

Bei verhältnifsmäfsig gutem Wetter wurde vorerst der Yukon oder Kwikpak eine Strecke weit hinunter verfolgt, wo die Natur noch Nadelbäume und Buschwerk aufwies, und dann einen kleinen Nebenflufs aufwärts gegangen, bis der Rand der eigentlichen Tundra erreicht wurde, welche sich wie ein weiter See gleichförmig vor den Reisenden ausbreitete. In südwestlicher Richtung gelangte Jacobsen dann zu einer Gruppe von fünf Bergen, welche sich als unthätige Vulkane erwiesen. Den niedrigsten von ihnen, der sich mit seinen steilen Böschungen einige Hundert Fufs über dem Erdboden erhob, erstieg Jacobsen und fand einen etwa 300 Fufs weiten, 150 bis 200 Fufs tiefen Krater, dessen Boden mit Schnee bedeckt war. Die anderen vier Vulkane, welche im Umkreise von 4 bis 5 englischen Meilen sich befanden, waren höher; der höchste mochte etwa 1 000 Fufs über die Tundra emporragen. Jacobsen benannte diese Gruppe »Nordenskjöldsgruppe«.

Unter Schneegestöber wurde am nächsten Tage die Fahrt fortgesetzt und das Dorf Kajaluigemuten, ein für die Tundra bedeutender Ort von sechs Hütten und einem Kassigit, erreicht. Dann wurde in südwestlicher Richtung weitergegangen bis zu dem Orte Jukkak, welcher bereits im Gebiet der Westküste von Alaska liegt, an der Ausmündung des Jukkak-River in die äufserste Spitze der vom Cap Vancouver aus sich tief in die Tundra hinein erstreckenden Vancouver-Bay. Von hier aus bewegte Jacobsen sich fast ausschliefslich längs des Meeresufers. Die demnächst berührten Völkerschaften schildert er als im höchsten Grade unsauber, sowie feige und furchtsam, kriechend und unterwürfig; nichtsdestoweniger waren bei ihnen auch

Züge eines ehemals höher entwickelten Volkslebens, Zeichen einer gewissen Kunstfertigkeit zu finden. Einen sonderbaren Anblick gewährten die jungen Mädchen, welche ein hölzernes Götzenbild, an die Kapuze ihres Pelzes festgenäht, mit sich herumtrugen. Bei dem weiblichen Geschlecht war überdies zum Theil ein besonderer Hang, sich in ausgedehntester Weise mit Perlen zu schmücken, bemerkbar. Die Unterlippe war an drei Stellen durchbohrt, in den beiden Seitenlöchern steckte als Lippenpflock je ein kleiner, krummer Knochen, dessen knopfförmiges stärkeres Ende sich im Innern des Mundes befand und das Herausfallen des Knochens verhinderte; das äufsere Ende des Knochens war mit Perlen geschmückt. Das Mittelloch der unteren Lippe trug als besonderen Lippenpflock einen ganz kleinen Knochen mit Perlen. Die Nasenscheidewand der jungen Mädchen war gleichfalls durchbohrt und trug eine bis auf den Mund herabhängende Perlenschnur. Allgemein ist bei diesen Eskimos die Sitte, dafs das Kinn tätowirt wird. Als Nahrungsmittel dienten den Bewohnern der Tundraküste zu der Zeit, als Jacobsen sie besuchte, Horn- und Schwarzfische.

Nach Durchwanderung mehrerer Ortschaften erreichte Jacobsen den zweiten grofsen Hauptflufs von Alaska, den Kuskoquim, und fand einen guten Empfang in dem Orte Mamtratlagemuten bei dem Vorsteher der daselbst befindlichen Handelsstation der Alaska-Commercial-Company, indem ihm die lange entbehrten Genüsse von Butter, frischem Brot, Braten von Elenthier u. s. w. zu Theil wurden. Nach zweitägigem Aufenthalt daselbst beschlofs er, nunmehr die Südküste, an welcher er sich jetzt befand, eingehender zu durchforschen.

Es wurde das östlich vom Kuskoquim aufsteigende Gebirge überschritten und dann ein anderer stattlicher, wasserreicher Flufs erreicht, welcher bei Cap Newenham in die Kuskoquim-Bay münden soll, und welchem Jacobsen den Namen »Virchow-Flufs« beigelegt hat. Nach abermaliger Uebersteigung einiger Bergkuppen wurde wiederum ein grofser Flufs angetroffen, welcher, östlich von Cap Newenham sich in das Beringsmeer ergiefsend, von Jacobsen den Namen »William Schönlank-River« erhielt.

Am 24. April gelangte Jacobsen zu dem Orte Togiak an der Seeküste, wo er seinen Schlitten mit den Hunden, die ihn der Mehrzahl nach auf allen Schlittenfahrten begleitet und über Strecken von Hunderten von englischen Meilen geführt hatten, zurückliefs, um die Weiterreise auf dem Wasserwege längs der Meeresküste zu bewirken.

Längs der Südküste von Alaska in östlicher Richtung weiterfahrend, erreichte er nach einigen Tagen Fort Alexander, woselbst sich ebenfalls ein Handelsposten der mehrgenannten Gesellschaft befand und ihm eine sehr gute Aufnahme bereitet wurde.

Um die Reise ostwärts fortzusetzen, mufste von hier die Halbinsel Alaska quer durchschnitten werden. Auf einem Fellboote fuhr Jacobsen den Iliamna- oder Quitzakflufs entlang und gelangte am 29. Mai zum Iliamna-See. Ueber diesen in seiner westlichen Hälfte 40 bis 45 englische Meilen breiten See konnte er wegen starken Sturmes erst am 2. Juni übersetzen. Ein am südlichen Ufer weit in die See hinaustretendes Felsencap nannte er »Cap Schleinitz«.

Aus dem Iliamna-See wurde in den Nusaktolik-Flufs hineingefahren und demnächst 5 englische Meilen stromaufwärts die Handelsstation Iliamna erreicht. Diese aus sechs Hütten bestehende Station bezeichnet die Grenze zwischen der Eskimo- und der Ingalik-Bevölkerung. Südlich von hier und dem Iliamna-See längs der ganzen Küste bis Cap Newenham wohnen die Nuschagagemuten, nördlich davon Ingaliks.

Um die Küste des Stillen Oceans zu erreichen, hatte Jacobsen nunmehr nur noch einen kurzen Fufsmarsch von einigen englischen Meilen zurückzulegen, welcher über allmählich auf-

steigendes Gebiet zu einem steilen Gebirgspaſs führte, jenseits dessen er in das Thal der Iliamna-Bay hinabstieg und dann die Reise längs der Südküste nach Osten fortsetzte.

Der Stille Ocean tritt dort weit ins Land hinein und bildet zwischen dem Festland von Alaska und der groſsen Halbinsel Kenai das von Südwest nach Nordost sich erstreckende Cooks-Inlet. Hier fand Jacobsen eine Uferlandschaft von entzückender Schönheit. Das Gebirge ist mit hohen, spitzen Gipfeln gekrönt und tritt dicht an das Meer heran. In weiter Ferne war der aus dem hohen Vulkan Iliamna hervordringende Rauch zu bemerken. Der Schnee, welcher die höchsten Theile des Gebirges überall bedeckte, ging unterhalb in einzelne Gletscher über, während die Uferlandschaft selbst in frisches Grün gehüllt war. Ein herrlicher Geruch erfüllte die Luft von den in der Nähe des Gestades befindlichen Birken. Der felsige Strand war durch die gemeinsame Wirkung der Niederschläge und Wasserläufe, sowie der Wellen des Meeres zerrissen und zerklüftet und gewährte mit seinen Grotten, Säulen, Bogen und Schluchten einen malerischen Anblick. Es findet sich dort ein groſser Reichthum an Thieren. Die Flüsse wimmeln von Lachsen und anderen Fischen; das Meer enthält Seehunde in groſser Zahl; Bären, Elenthiere und Rennthiere trifft man in Mengen an; die Felsen sind mit Millionen von Mövennestern bedeckt.

Die Bevölkerung dieser Gegend führt den Namen Kenaiski und unterscheidet sich in Körperbildung und Sprache von den im Innern des Landes am oberen und mittleren Laufe des Yukon wohnenden Ingaliks.

Der Endpunkt der Fahrt in Cooks-Inlet war die der Alaska-Commercial-Company gehörige Handelsstation Tagunak, woselbst Jacobsen auſser anderen interessanten Gegenständen namentlich einige Kleidungsstücke aus Rennthier- und Elchleder, sowie hölzerne Bogen und Pfeile zu erwerben Gelegenheit hatte.

Von Tagunak fuhr Jacobsen über das Cooks-Inlet nach dem am entgegengesetzten Ufer gelegenen Fort Kenai auf der Halbinsel Kenai, folgte demnächst der Küste nach Südwesten und erreichte das im südlichsten Theile der Halbinsel gelegene Fort Alexander.

In Fort Alexander nahm er einen kurzen Aufenthalt, um in der Nähe bei den Trümmern eines alten Indianerdorfes Ausgrabungen zu machen, und erreichte dann am 8. Juli den Hafen St. Paul an der Nordostküste der Insel Kadiak, woselbst er mehrere mit Seeotterfang beschäftigte Norweger antraf. Da Jacobsen seine Hoffnung, von der Insel Kadiak aus eine schnelle Fahrgelegenheit nach San Francisco zu finden, nicht erfüllt sah, so beschloſs er, auch noch den übrigen Theil der Südküste von Alaska, namentlich die Gegend östlich von der Halbinsel Kenai, die Inselwelt des Prince of Wales-Sundes und den Copper-Fluſs behufs Erwerbung ethnographischer Gegenstände zu bereisen.

Auf diese Weise hatte er noch Gelegenheit, einige zum Stamme der Tlinkit-Indianer gehörige Völkerschaften und dann die Bewohner des Copper-Fluſs-Deltas zu besuchen. Von den letzteren erzählt Jacobsen unter Anderem, daſs es bei ihnen Sitte ist, alle Miſsgeburten (miſsgestaltete Kinder) unmittelbar nach der Geburt öffentlich zu verbrennen und jedem neugeborenen Kinde die Nasenscheidewand sowie die Ohren zu durchbohren und durch die Oeffnungen Ringe zu stecken. —

Am 18. August wurde der Hafen von St. Paul wieder erreicht und dann nach Fort Kenai zurückgefahren, von wo am 28. August die mit 15 000 Kisten eingemachtem Lachs (jede Kiste mit 48 Dosen) befrachtete Bark »Korea« zur Weiterreise nach San Francisco benutzt wurde. —

Am 22. September wurde in San Francisco gelandet. Daselbst ging

unserem Reisenden von dem Vorsitzenden des Berliner Hülfscomités der Auftrag zu, vor Antritt der Rückfahrt nach Europa noch eine ethnographische Expedition nach Arizona auszuführen.

Diesem Auftrage nachkommend, reiste Jacobsen am 11. October von San Francisco ab und erreichte am Abend des folgenden Tages das etwa einen Breitengrad nördlich vom Golf von Californien gelegene Fort Yuma, die Eingangsstation zu Arizona.

Die Bewohner dieser Gegend, die Yumas, bezeichnet Jacobsen als ein friedliebendes Völkchen von etwa 600 bis 1000 Seelen. Sie sind von hohem, schlankem Körperbau und dunkler Hautfarbe. Die Frauen tragen vorn eine bis zur Mitte des Oberschenkels reichende Schürze von Baumrinde, auf dem Hinterkörper eine kleinere Schürze; der obere Theil des Körpers ist jedoch unbekleidet. Am Halse tragen die Frauen ein sehr breites Perlenhalsband. Statt der Schürzen aus Baumrinde sind auch bereits vielfach baumwollene Tücher in Gebrauch; solche werden namentlich fast durchweg von den Männern als einzige Körperbedeckung getragen. Die Männer sowohl wie die Frauen tätowiren ihr Kinn, aufserdem werden die Gesichter mit grofser Kunstfertigkeit schwarz, roth und gelb bemalt. Die Männer tragen ihre langen Haare in Locken getheilt, die Frauen lassen das Haupthaar, welches vorn kurz geschnitten ist, frei herabhängen. Als Waffen gebrauchen die Yumas Bogen und Pfeil. Zum Schiefsen von Vögeln und kleineren Thieren werden Pfeile mit stumpfer Spitze, im Kriege dagegen solche mit Obsidianspitze gebraucht. Früher bedienten sich die Yumas auch hölzerner Kriegskeulen. Die Weiber besitzen die Fertigkeit, hübsche thönerne Gefäfse herzustellen.

Nachdem er in Yuma die geeigneten Gegenstände aufgekauft hatte, reiste Jacobsen über Maricopa nach der Station Gila weiter. Die daselbst ansässigen Stämme der Pimos- und Maricopa-Indianer leben in Erdhütten, welche über dem Erdboden theils rund, theils oval erbaut sind. Aufserhalb der Hütten befindet sich ein hölzernes, mit einem Dache versehenes Gerüst, auf welchem gewöhnlich die Thongeräthe sowie andere Gegenstände des Hausgebrauches aufbewahrt, und unter welchem, im Schatten des Daches, die gewöhnlichen häuslichen Arbeiten verrichtet werden. Jacobsen erwarb dort eine Anzahl alter Thongefäfse und alter Steinäxte, sowie alte lederne Schilde, welche von den Bewohnern im Kampfe gegen die Apalachen gebraucht worden waren.

Demnächst gelangte er zu der Stadt Tucson, in deren Nähe er bei den Papajos-Indianern eine im 16. Jahrhundert von den Jesuiten erbaute Kirche vorfand, wo indessen fast gar keine ethnographischen Gegenstände aufzutreiben waren.

In Tucson wurde die Rückreise über Demming, El Passo, St. Louis und Washington nach New-York angetreten, von wo Jacobsen am 23. November 1883 wieder Berlin erreichte, um die grofse ethnologische Ausbeute des zweieinhalbjährigen, mit vielen Gefahren und Abenteuern verbundenen Aufenthaltes unter den uncivilisirten Volksstämmen an das Berliner Museum abzuliefern.

II. KLEINE MITTHEILUNGEN.

Die Telegraphen-Verwaltung des Caplandes im Jahre 1884. Wie der General-Postmeister des Caplandes hat auch der Leiter des Telegraphenwesens der genannten Colonie einen Bericht über die Entwickelung des ihm unterstellten Dienstzweiges für das Jahr 1884 herausgegeben. Der Bericht erwähnt, dafs bei dem andauernden Darniederliegen des Handels in der Colonie der Telegraphenverkehr nicht den erwarteten Aufschwung genommen, und dafs hierunter namentlich der Kabelverkehr zu leiden gehabt habe, welcher nach der Stückzahl wie nach der Länge der einzelnen Telegramme nicht unerheblich hinter dem im Vorjahre erreichten Umfange zurückgeblieben sei.

Der Fernsprechbetrieb, dessen Einführung nach dem letzten Jahresbericht in Aussicht genommen war, ist inzwischen am 1. März 1884 in der Capstadt mit 54 Theilnehmern (worunter 12 Staatsbehörden) eröffnet worden.

Für die Instandsetzung der Linien, insbesondere auf den Strecken von Capstadt nach Port-Elizabeth und von Colesberg nach Kimberley, haben im Jahre 1884 bedeutende Aufwendungen stattgefunden, wobei die hölzernen Träger soweit als möglich durch eiserne ersetzt worden sind. Die hierdurch erzielte Verbesserung hat es ermöglicht, hier und da eine Beschränkung des Personals eintreten zu lassen, was in Verbindung mit andern Umständen eine Ersparnifs von jährlich 2 788 Pfd. Sterl. zur Folge gehabt hat. Ungeachtet der Personalverminderung ist die Verwaltung in der Lage gewesen, den gesteigerten Anforderungen bei Gelegenheit des Feldzuges nach dem Betschuanaland in vollem Umfange zu entsprechen, so dafs von keiner Seite Klagen über Unregelmäfsigkeiten im Betriebe zu ihrer Kenntnifs gelangt sind. Der Umfang des telegraphischen Verkehrs und das finanzielle Ergebnifs stellt sich nach dem Bericht in folgender Weise dar:

Zahl der im Jahre 1884 beförderten Telegramme: 740 791, gegenüber 679 588 im Jahre 1883.

Einnahme im Jahre 1884: 50 331 Pfd. Sterl. 3 sh. 7 d. gegenüber 51 797 Pfd. Sterl. 18 sh. 2 d. im Jahre 1883. Für das Jahr 1884 ergiebt sich somit eine Zunahme von 61 203 Telegrammen, dagegen eine Mindereinnahme von 1 466 Pfd. Sterl. 14 sh. 7 d.

Das Anlagekapital für die Herstellung der Telegrapheneinrichtungen hat sich bis einschliefslich des Jahres 1884 auf 351 007 Pfd. Sterl. 6 sh. 3 d. belaufen.

	Pfd. Sterl.	sh.	d.
Die Einnahme stellt sich nach Vorstehendem für das letzte Jahr auf	50 331	3	7 ;
hierzu die Gebühren, welche auf die kostenfrei beförderten Staatstelegramme zu veranschlagen sind	28 297	15	4
Insgesammt	78 628	18	11
Die Ausgabe hat dagegen betragen	53 702	19	3
Der Ueberschufs beläuft sich somit auf ..	24 925	19	8 .,

welcher Betrag eine Verzinsung des Anlagekapitals mit 7 Pfd. Sterl. 2 sh. für 100 Pfd. Sterl. darstellt.

Der Bericht enthält des Weiteren einen Rückblick über die Entwickelung, welche das Telegraphenwesen des Caplandes während der letzten 8 Jahre genommen hat. Es betrug danach die Zahl der dem Verkehr geöffneten Telegraphenämter am 1. Januar 1877 65, am 1. Januar 1885 203; die Einnahme an Telegrammgebühren für das Jahr 1877 20 194 Pfd. Sterl. 9 sh. 11 d., 1884 50 331 Pfd. Sterl. 3 sh. 7 d.; die Mindestgebühr für ein Tele-

gramm zwischen den entferntesten Orten des südafrikanischen Telegraphennetzes am 1. Januar 1877 13 sh., am 1. Januar 1885 1 sh.; die Gesammtzahl der beförderten Telegramme im Jahre 1877 126 719 Stück, 1884 740 791 Stück.

Weitere Betrachtungen sind in dem Berichte unterblieben, weil das Telegraphenwesen der Colonie seit dem 1. Januar 1885 mit der Postverwaltung des Landes verschmolzen worden ist, und der bisherige Leiter des Telegraphenwesens unter diesen Umständen geglaubt hat, die Entschliefsungen seines Amtsnachfolgers in keiner Weise beeinflussen zu sollen.

Gesetz, betreffend die Errichtung einer Königlich ungarischen Postsparkasse. Bekanntlich sind in den im österreichischen Reichsrathe vertretenen Königreichen und Ländern, — d. i. in den Kronländern Ober- und und Niederösterreich, Salzburg, Steiermark, Kärnthen, Krain, Küstenland, Tirol und Vorarlberg, Böhmen, Mähren, Schlesien, Galizien, Bukowina und Dalmatien — auf Grund eines unterm 28. Mai 1882 ergangenen Gesetzes seit 12. Januar 1883 Postsparkassen ins Leben gerufen, welche alsbald bedeutende Erfolge erzielten. Am 31. Dezember 1884 waren bereits 428 753 Postsparbücher in Umlauf, auf welche ein Gesammtguthaben von 14 696 101 fl. 9 kr. entfiel.

Die in den österreichischen Kronländern mit den Postsparkassen erzielten Erfolge haben bewirkt, dafs man auch jenseits der Leitha — in den Ländern der ungarischen Krone — die Einführung von Postsparkassen ins Auge gefafst hat. Die bezüglichen Bestrebungen haben zum Ziele geführt; ein Gesetz über die Errichtung einer Königlich ungarischen Postsparkasse ist unterm 11. Mai 1885 zustande gekommen.

Dieses Gesetz schliefst sich in Fassung und Inhalt eng an das österreichische Postsparkassengesetz vom 28. Mai 1882 an.

Wie hier wird die Postsparkasse der unmittelbaren Leitung eines Directors unterstellt und neben demselben ein Beirath (Postsparkassenrath) für die Regelung wichtigerer Sparkassenangelegenheiten u. s. w. gebildet. Als Vermittelungsämter der Königl. ungarischen Postsparkasse wirken alle Königlichen Postämter, welche der Minister mit dieser Aufgabe betraut. Die Bestimmungen über die Höhe der zulässigen verzinslichen Einlagen, über die fruchtbringende Anlegung der Sparkapitalien und über den Ankauf von Werthpapieren für Rechnung der Sparer sind für die ungarische Postsparkasse im Wesentlichen dieselben wie bei der österreichischen Postsparkasse. Ein Unterschied besteht nur insofern, als das ungarische Gesetz eine Beschränkung der Einlagen auf den Betrag von 300 fl. für das Jahr nicht kennt, vielmehr verzinsliche Einlagen bis zum Betrage von 1 000 fl. ohne Rücksicht auf die Zeit der Einzahlung zuläfst, sowie ferner darin, dafs in Ungarn die fruchtbringende Anlegung der Sparkapitalien nicht lediglich in Staatspapieren — wie in Oesterreich — zu erfolgen hat, sondern auch in Pfandbriefen der österreichisch-ungarischen Bank statthaben kann.

Wesentlichere Unterschiede ergeben sich hinsichtlich des Zinsfufses, der Rückzahlungs- und Verjährungsfristen für Spareinlagen, sowie der Höhe des Reservefonds.

Während in Oesterreich der von der Postsparkasse zu gewährende Zinsfufs auf 3 pCt. festgesetzt ist, beträgt derselbe für die ungarische Postsparkasse 3,6 pCt. Bemerkenswerth ist hierbei, dafs im Gesetzentwurf nur ein Zinsfufs von 3,5 pCt. vorgesehen war, letzterer aber von den gesetzgebenden Körperschaften für nicht hinlänglich hoch genug befunden und defshalb auf 3,6 pCt. erhöht worden ist.

Die Rückzahlungsfristen für Spareinlagen sind in den Ländern der

ungarischen Krone kürzer und somit für die Sparer günstiger bemessen als in Oesterreich. Ein allerdings nicht wesentlicher Unterschied besteht zunächst insofern, als in Ungarn Beträge von 1 bis 25 Gulden auf eine von dem Sparer an das Vermittelungsamt, welches das Einlagebuch ausgestellt hat, gerichtete schriftliche Kündigung auf Grund des Einlagebuches und nach Feststellung der Identität der Person des Einlegers sofort ausgezahlt werden, während in den österreichischen Ländern nach dem ursprünglichen Gesetz auch bei Abhebung geringster Beträge, nämlich der Beträge von 1 bis 10 Gulden, eine Mitwirkung der Centralstelle — des Postsparkassenamtes — nothwendig war und erst später, nämlich seit dem 16. November 1883, auf Grund eines ministeriellen Erlasses die Rückzahlung der Beträge von 1 bis 20 Gulden in kurzem Wege, d. h., ohne dafs die Kündigung vorher nach Wien an das Postsparkassenamt gesendet wird, bei den gröfseren Postanstalten nachgegeben worden ist. Für die höheren Beträge stellen sich die Rückzahlungsfristen

a) in den österreichischen Ländern
   bei Beträgen von 10 bz. 20 bis 100 fl. .... auf 15 Tage,
   - - - 100 - 500 - .... - 1 Monat,
   - - über 500 - .... - 2 Monate;
b) in den Ländern der ungarischen Krone
   bei Beträgen von 25 bis 100 fl. .... auf 8 Tage,
   - - - 100 - 500 - .... - 15 -
   - - über 500 - .... - 30 - .

Bezüglich der Verjährung der Spareinlagen, deren Zinsen und der für Rechnung der Sparer gekauften, bei der Sparkasse niedergelegten Werthpapiere ist im ungarischen Postsparkassengesetz allgemein eine Frist von 30 Jahren festgesetzt, während bei der österreichischen Postsparkasse hinsichtlich der Spareinlagen — jedoch ausschliefslich deren Zinsen — die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen gelten und bei den für Rechnung der Sparer angekauften, von dem Postsparkassenamte verwahrten Staatspapiere und deren Zinsen eine Verjährungsfrist von 40 Jahren Platz greift.

Was endlich die Höhe des Reservefonds anlangt, so ist der letztere bei der ungarischen Postsparkasse von vornherein durch einen festen Meistbetrag — 1 Million Gulden — gesetzlich begrenzt, wogegen sich der Reservefonds bei der österreichischen Postsparkasse stetig mit den Einlagen, und zwar im Verhältnifs von 5 zu 100, steigern und somit bei 100 Millionen Gulden Einlagen — 5 Millionen Gulden, bei 200 Millionen Gulden Einlagen — 10 Millionen Gulden u. s. f. betragen wird.

Ein chinesischer Postkurier. Wie aus früheren Artikeln des »Archiv für Post und Telegraphie« (Jahrgang 1881, S. 42 und f. und S. 481 und f.) bekannt ist, zeichnet sich in dem im Reichs-Postamtsgebäude zu Berlin untergebrachten Postmuseum die chinesische Abtheilung durch ihre Reichhaltigkeit besonders aus. Vor einiger Zeit ist diese Abtheilung durch das vortrefflich ausgeführte Modell eines chinesischen Postkuriers, wie solche im Norden des Reichs der Mitte zur Beförderung von Postsachen zwischen den Seehäfen und den gröfseren Städten des Innern Verwendung finden, bereichert worden; das Modell ist ein Geschenk des Kaiserlich chinesischen Zolldirectors Herrn Kleinwächter in Ningpo. Als Vorbild hat ein auf der

Postlinie Tientsin-Chiukiang verwendeter Kurier gedient.

Die Beförderung der Postsendungen auf der erwähnten Linie erfolgt in der Regel mittels Esels oder mittels Maulthiers. Bei dem im Postmuseum aufgestellten Modell unterscheidet sich der Esel von seinen Genossen unserer Gegenden lediglich durch die dichte wollige Behaarung. Auf seinem Rücken ruht ein ziemlich roher, scharfkantiger, hölzerner Sattel, welcher mittels eines Bauchgurtes und eines Schwanzriemens festgeschnallt ist. Zügel und Gebifs sind einfach, entsprechen aber ihrem Zweck hinreichend. Vom Nacken des Esels hängen zwei Reihen helltönender, kugelförmiger Glocken von der Gröfse einer Kinderfaust herab.

Die Post, welche nur aus Briefen, Depeschen und Zeitungen besteht, ist zu zwei Packeten vereinigt, die zur Erleichterung der Beförderung in der Regel thunlichst gleich schwer hergestellt werden. Jedes der beiden Packete wird zunächst in Papier eingeschlagen und mit einer Aufschrift in englischer und chinesischer Sprache versehen, welche die Bestimmungsstation bezeichnet. So tragen die beiden Briefpackete, welche zu beiden Seiten des Sattels ein wenig herabhängen, die Aufschrift: »*On service. To the Commissioner of Customs, Postal Department Tientsin*« (Dienstsache — an den Zollbeamten — Postdepartement Tientsin). Zur Erläuterung wird bemerkt, dafs der Postdienst in den Seehäfen des nördlichen Theils von China von den Zollbeamten wahrgenommen wird (vergl. Archiv für Post und Telegraphie, Jahrgang 1884, S. 1 u. f.). Nachdem das Packet verschlossen ist, wird auf dasselbe ein Verzeichnifs der inliegenden Sendungen gelegt und hierauf Packet und Verzeichnifs in Stoff eingenäht und versiegelt. Nachdem das Packet zum Schutz gegen Nässe noch in Oelpapier eingeschlagen ist, wird es in ein Tuch eingenäht und mit einem Band umschnürt. Da das Land, welches der Kurier zu durchreiten hat, zu einem grofsen Theile wüst und dünn bevölkert ist, so würde der Kurier oft genug räuberischen Anfällen und Ausplünderungen ausgesetzt sein. Um diese Gefahr fernzuhalten, ist das zur äufseren Umhüllung der Briefpackete verwendete Tuch von schwefelgelber Farbe, das ist der kaiserlichen Farbe, durch welche die Packete als amtliche, unter kaiserlichem Schutz befindliche Gegenstände bezeichnet sind; diese Kennzeichnung reicht in den meisten Fällen aus, um den Kurier vor Gewaltthätigkeiten zu schützen. Auf der Aufsenseite der Briefpackete bemerkt man, an dem zur Umschnürung benutzten Band befestigt, ein kleines Billet von gelbem Stoff, auf welchem eine Nummer vermerkt ist. Aus dieser Nummer ersehen die Beamten auf der Strecke, ob das Briefpacket auf der Hauptlinie weiterbefördert werden oder unterwegs auf eine Seitenlinie übergehen soll.

Der Kurier sitzt auf dem Sattel oder vielmehr auf den über den Sattel gehängten Briefpacketen. In der rechten Hand hält er mit einem um die Faust gewundenen Lederriemen den *Ma pong*, einen etwas über 1 m langen Holzstab, der sowohl zum Antreiben des Esels als auch zur Vertheidigung des Kuriers dient. An der linken Hand hängt eine lange Laterne, welche mit weifsem, geöltem Seidenpapier überzogen ist. In einem um die Lenden des Kuriers gebundenen Gurt befindet sich an der Seite ein viereckiges gelbes Packetchen, welches ein kleines Stück Papier, in Oelpapier eingeschlagen, enthält. Das Papierstück (*Fa tau* oder Stundenzettel) trägt in Buchdruck die Namen der von dem Kurier zu berührenden Stationen, neben denen die Agenten auf den betreffenden Unterwegsstationen die Stunde der Ankunft und des Weiterritts zu vermerken haben. Am Sattel ist eine kleine dreieckige Flagge von gelber Farbe befestigt, die demselben Zweck dient wie der gelbe Verpackungsstoff der Briefpackete. Es ist dem Kurier gestattet, diese Flagge auch in anderer

Weise zu befestigen, je nachdem es ihm bequemer scheint. Manche Kuriere binden dieselbe so auf ihrem Rücken fest, dafs der Flaggenwimpel hinten über dem Kopfe flattert.

Das im Postmuseum aufgestellte Modell entspricht der Wirklichkeit in jeder Beziehung ziemlich getreu. Der lange, bis fast auf den Boden reichende Zopf ist nach chinesichen Begriffen ein schönes Exemplar. Der kleine graue Filzhut schmiegt sich dicht um Kopf und Ohren und schützt den kahlen Schädel hinreichend vor Frost, Schnee und Regen. Den Oberkörper umschliefst eine weite Jacke aus derbem Stoff, welche die Bezeichnung *Ma kua*, d. i. Reitjacke, führt. Der untere Theil des Körpers ist durch zwei Paar Beinkleider oder *Ku tsu* geschützt. Die Unterbeinkleider sind von weniger starkem Stoff gefertigt, während die anderen Beinkleider derb mit roher Baumwolle gefüttert sind. Die Füfse sind mit *Wa tsu* versehen, einer Fufsbekleidung, welche halb Socke, halb Strumpf ist. Diese Art wird in der Regel von den ärmeren Klassen der Bevölkerung Nordchinas getragen. Ueber den *Wa tsu* trägt der Kurier Schuhe mit Sohlen, welche theils aus Filz, theils aus Leder gefertigt sind. Diese Schuhe können jedoch nur auf trockenen Wegen benutzt werden. Bei schlechtem Wetter bedingt der mangelhafte Zustand der Strafsen das Anlegen von kräftigen, genagelten Lederstiefeln. Dem Modell des Kuriers ist endlich auch ein Mantel beigegegen worden. Derselbe ist eigentlich nur ein langes, schweres Jaquett von rohem Ziegenfell, dessen haarige Seite bei nassem Wetter nach aufsen, bei kaltem Wetter aber nach innen gekehrt wird.

Die Postverwaltung von Canada im Jahre 1883/84. Vor einiger Zeit hat die Postverwaltung von Canada, welche das ganze Gebiet der unter englischer Herrschaft stehenden, im Norden der Vereinigten Staaten gelegenen Theile von Amerika, mit Ausnahme von Neu-Foundland, umschliefst, den Bericht über die Betriebsergebnisse in dem am 30. Juni 1884 abgelaufenen Rechnungsjahr veröffentlicht. Wie sich aus demselben ergiebt, hat der Postverkehr der Colonie im gedachten Jahre in allen Zweigen eine erhebliche Steigerung erfahren. Es betrug nämlich die Zahl der zur Beförderung gelangten

	1883/84 Stück	1882/83 Stück	1880/81 Stück	1878/79 Stück
gewöhnlichen Briefe . .	66 100 000	62 800 000	48 170 000	43 900 000,
Postkarten	13 580 000	12 940 000	9 640 000	6 940 000,
Einschreibsendungen . .	3 000 000	2 650 000	2 253 000	1 980 000.

Aufserdem wurden im verflossenen Jahre noch befördeort:

Portofreie Sendungen aller Art	2 424 000	Stück,
Zeitungssendungen	8 210 000	-
Proben und Bücherpostsendungen . . .	10 160 000	-
Postpackete	541 000	- .

Die Gesammtzahl aller beförderten Briefpostsendungen belief sich hiernach auf 104 415 000 Stück.

Zur Befriedigung der gesteigerten Anforderungen des Verkehrs hat im verflossenen Jahre eine beträchtliche Vermehrung der Verkehrsanstalten und sonstigen Verkehrsanlagen, sowie der Verkehrsmittel stattgefunden. So ist die Gesammtzahl der Postanstalten von 6 395 auf 6 837, die Gesammtlänge der Postkurse von 44 643 auf 47 131 englische Meilen (1 engl. Meile = 1,609 km) und der Jahresverkehr auf diesen Kursen von 19 465 121 auf 20 886 316 engl. Meilen gestiegen.

Von der oben angeführten Gesammt-

zahl der Postsendungen kamen bei dem Büreau für unanbringliche Postsendungen 666 892 gewöhnliche Briefe und Postkarten (darunter 110 977 vom Auslande), sowie 12 978 Einschreibsendungen zur Behandlung. Von letzteren sind 511 unanbringlich verblieben. Aufserdem sind 105 Einschreibsendungen aufser Nachweis gerathen. Unter dieser Zahl befanden sich 84 Briefe, welche durch Einbruch in die Dienstlokale und durch den Verlust von Briefbeuteln verloren gegangen oder durch Zufall während der Postbeförderung zerstört worden sind. In 21 solcher Fälle liegt Veruntreuung oder Nachlässigkeit seitens der betheiligten Beamten vor; doch konnte in 19 Fällen der Werth der Sendungen von dem Schuldigen beigetrieben und dem Absender erstattet werden.

Briefbestellung fand bei 10 Postanstalten (Halifax, Hamilton, Kingston, London, Montreal, Ottawa, Quebec, St. John, Toronto und Winnipeg) durch im Ganzen 251 Briefträger statt. Zur Bestellung gelangten im Ganzen 26 953 524 Sendungen (einschliefslich 7 262 424 Zeitungssendungen) gegen 23 471 084 (worunter 6 451 380 Zeitungssendungen) im Vorjahre.

Der Postanweisungsverkehr hat namentlich durch die Erweiterung der Beziehungen mit dem Auslande erheblich zugenommen. Mit England und der Colonie Neu-Foundland war ein Austausch von Postanweisungen bereits im Jahre 1868 eingerichtet; hierauf folgten 1876 die Vereinigten Staaten. Seit 1883 ist jedoch durch Vermittelung Englands der Postanweisungsverkehr mit den übrigen britischen Colonien eröffnet worden; ebenso nehmen an demselben verschiedene andere Verwaltungen Theil (so namentlich auch Deutschland, die skandinavischen Staaten, Oesterreich-Ungarn, die Schweiz, Italien und Rumänien), so dafs Canada zur Zeit mit 68 verschiedenen Ländern und Colonien im Postanweisungsaustausch steht. Den hervorragendsten Antheil an demselben haben die Vereinigten Staaten und nächstdem das Mutterland Grofsbritannien.

Für den Verkehr nutzbar waren 866 Postanstalten gegen 828 im Vorjahre.

Eingezahlt wurden auf 463 502 Postanweisungen 10 067 834,85 Dollars (gegen 9 490 899,62 Dollars auf 419 613 Postanweisungen im Vorjahre).

Von diesem Betrage fielen auf:

die Inlandssendungen 7 971 920 Dollars (7 634 735 im Vorjahre);

die Auslandssendungen 2 095 915 Dollars (1 856 134 im Vorjahre).

Die vom Auslande für Canada eingegangenen Postanweisungen beliefen sich insgesammt auf 1 262 867,31 Doll. (gegen 1 236 275 Dollars im Vorjahre). Der Ertrag des Dienstzweiges stieg von 65 485,20 Dollars im Vorjahre auf 87 870,31 Dollars im Jahre 1883/84.

Der Postsparbankdienst ist zunächst noch auf die Provinzen Quebec und Ontario beschränkt und wird hier von zusammen 343 Postanstalten wahrgenommen. In einigen anderen Provinzen der Colonie bestehen Regierungssparkassen, welche unter der Leitung der Finanzverwaltung stehen; es liegt jedoch in der Absicht, an den gröfseren Orten dieser Provinzen auch Postsparbanken einzurichten.

Die Zahl der Sparbankcontos bei den Postanstalten betrug 66 682 (9 pCt. mehr als im Vorjahre), die Gesammthöhe der Eintragungen in denselben 13 245 552 Dollars ($10^1/_2$ pCt. mehr als im Vorjahre). Spareinlagen erfolgten in 109 388 Fällen auf den Gesammtbetrag von 6 441 439 Dollars und Abhebungen in 56 026 Fällen in Höhe von insgesammt 5 649 611 Doll. Neu angelegt wurden 26 562 Contos, es erloschen dagegen 20 939. An Zinsen wurden den Sparenden gezahlt 477 487,46 Dollars.

Was die finanziellen Ergebnisse betrifft, so betrugen:

die Einnahmen 2 330 741,38 Dollars,

die Ausgaben 2 931 387,80 Dollars ($7^1/_4$ bz. $9^1/_{15}$ pCt. mehr als im Vorjahre).

Es war mithin ein Ausfall von 600 646,42 Dollars vorhanden. Veranlafst wurde das bedeutende Anwachsen der Ausgaben hauptsächlich durch Besoldungserhöhungen und Vermehrung der Kosten für die Beförderung der Posten.

III. LITERATUR DES VERKEHRSWESENS.

Die Colonien des Deutschen Reiches. Von Dr. Theodor Cicalek. Wien 1885. Separatabdruck aus dem Jahresberichte der Wiener Handels-Akademie für 1885.

Das vorliegende Schriftchen giebt auf 56 Seiten (8) ein recht anschauliches Bild von der Entwickelung der Colonialbewegung in Deutschland und von dem gegenwärtigen Umfang der deutschen colonialen Erwerbungen. In der Einleitung wirft der Herr Verfasser zunächst einen Blick auf die Vorgeschichte der Colonialbewegung; er weist darauf hin, wie in Deutschland die aus der »Auswanderungsfrage« entstandene »Colonialfrage« in der öffentlichen Meinung rasch Boden fand, wie die Bewegung dann, unterstützt durch die Presse und insbesondere getragen durch wohlgeleitete Vereine (Centralverein für Handelsgeographie und Förderung deutscher Interessen im Auslande, Deutscher Colonialverein u. A.), immer weitere Kreise erfafste, bis schliefslich zur rechten Stunde die Reichsregierung eingriff, den in deutschen Besitz gelangten Gebieten staatlichen Schutz verlieh und mit der Eröffnung einer so zielbewufsten wie mafsvollen Colonialpolitik in die Reihe der Colonialstaaten eintrat. In chronologischer Reihenfolge erzählt der Verfasser sodann die Erwerbung der einzelnen Colonien, schildert Land und Leute, Producte und Handel und vergifst auch nicht, auf die bestehenden Verkehrs- und Postbeziehungen mit Deutschland einen Blick zu werfen. Das gut und klar geschriebene Büchlein, welchem die Gewissenhaftigkeit in der Angabe der benutzten neuesten und zuverlässigsten Quellen zur besonderen Zierde gereicht, schliefst mit folgender bemerkenswerthen Aeufserung: »Somit sind die deutschen Colonien ein glänzender Beweis von der Thatkraft der deutschen Kaufleute; den bereits geebneten Wegen folgte dann das Grofskapital. Die deutsche Regierung hatte nur zu sorgen, dafs das Werk der Selbsthülfe ihren Unterthanen erhalten blieb. Ihr alleiniges Werk ist aber die Sicherung des Congostaates und die Freiheit des Handels auf den grofsen Flüssen Westafrikas. Noch gröfsere Anerkennung jedoch verdient die Zähigkeit, mit welcher die deutsche Regierung nach jahrelangen Kämpfen im Reichstage gegen die Bemühungen ihrer politischen Gegner die Subventionirung von Dampferlinien nach Ostasien und Australien durchsetzte, um den deutschen Handel nach diesen Gebieten von der Vermittelung durch die Franzosen und Engländer freizumachen.«

IV. ZEITSCHRIFTEN-UEBERSCHAU.

1) Deutsche Verkehrszeitung. Organ für das Post-, Telegraphen- und Eisenbahnwesen und für die Interessen der deutschen Verkehrsbeamten.

No. 13. Berlin, 26. März 1886.

Der Werth und sein Verhältnifs zum Communicationswesen. — Die Revision des Servistarifs und der Klasseneintheilung der Orte. — Personal-Nachrichten. — Vereinswesen. — Aufgaben für den schriftlichen Theil der Secretair-Prüfung. — Kleine Mittheilungen u. s. w.

No. 14. Berlin, 2. April 1886.

Die Entwickelung der Post- und Telegraphen-Einrichtungen in Berlin während der letzten Etatsjahre. — Personal-Nachrichten. — Aufgaben, welche seit dem Jahre 1876 zu den mündlichen Vorträgen bei der höheren Verwaltuags-Prüfung vom Prüfungsrath II des Reichs-Postamts ertheilt worden sind. — Die Erstattung doppelt gezahlter Wohnungsmiethe bei Versetzungen. — Kleine Mittheilungen u. s. w.

2) Archiv für Eisenbahnwesen. Herausgegeben im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Berlin, 1886. Heft 2.

Das italienische Eisenbahngesetz vom 27. April 1885 und die neuen Betriebsüberlassungsverträge. — Die Betheiligung der Wasserstrafse des Rheins am Güterverkehr. — Welche Vorschriften gelten für die Kessel der Eisenbahnlocomotiven? — Die unter Königlich sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privateisenbahnen des Königreichs Sachsen im Jahre 1884. — Die Eisenbahnen in Elsafs-Lothringen und die Wilhelm-Luxemburg-Bahnen. — Die Gotthardbahn im Jahre 1884. — Die Eisenbahnen in der Colonie Neu-Süd-Wales. — Notizen. — Rechtsprechung und Gesetzgebung. — Bücherschau.

3) Zeitschrift für Elektrotechnik. Herausgegeben vom Elektrotechnischen Verein in Wien. 1886. Heft 3.

Vereins-Nachrichten. — Abhandlungen: Das Torsionsgalvanometer von Siemens & Halske. (Erläuterungen und Zusätze zu der diesem Instrumente beigegebenen Gebrauchs-Anweisung.) Von Dr. A. v. Waltenhofen in Wien. — Ueber die Wirkungen des von der rheostatischen Maschine erzeugten Stromes. Von Gaston Planté. — Militair-Telegraphie. Von R. v. Fischer-Treuenfeld. — Das Photometer von Prof. Weber in Breslau. (Nach einem Vortrage des Herrn Ing. Ross im Elektrotechnischen Verein, 20. November 1885.) — Verbesserungen an dynamo- und magnetoelektrischen Maschinen. Von Alphonse Isidore Gravier in Paris. — Die Anwendung der Elektrizität als Motor für Land- und Wasserfahrzeuge. Von J. Zacharias. — Elektrische Beleuchtung des Bahnhofes in Feldkirch. — Elektrische Beheizung. — Wilhelm von Beetz †. — Kleine Nachrichten etc.

4) Telegraphisches etc. in verschiedenen Zeitschriften.

La lumière électrique. No. 13.

Les unités électromagnétiques absolues et pratiques; E. Dieudonné. — Les méthodes de mesures absolues; A. Gray. — Sur les machines dynamo-électriques actuelles à courants continus (3° article); G. Kapp. — Les gouvernails électriques; G. Richard. — Revue des travaux récents en électricité: Sur la détermination du coefficient de self-induction, par M. Ledeboer. — Sur la composition et les propriétés du mellogène, corps obtenu par électrosynthèse, par MM. A. Bartoli et G. Papasogli. — Nouveau dispositif pour la détermination du maximum de la polarisation galvanique, par A. Foeppl. — Correspondances spéciales de l'étranger: Allemagne: Dr. H. Michaëlis. — Amérique: J. Wetzler. — Angleterre: J. Munro. — Faits divers.

L'Électricien. No 154.

Sur le rendement des machines dynamo-électriques Edison-Hopkinson: E. Hospitalier. — Les piles à écoulement (suite): E. Hospitalier. — Correspondance anglaise: Éclairage électrique des wagons de chemins de fer. — Éclairage des phares, Revenus des télégraphes anglais: J. A. Berly. — Académie des sciences: Sur la détermination du coefficient de self-induction. Note de M. Ledeboer. — Société des ingénieurs civils: L'intercommunication des trains. Communication de M. J. Armengaud. — Faits divers etc.

Berlin. Gedruckt in der Reichsdruckerei.